EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 12.2.2021
COM(2021) 59 final

# KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

## jäsenvaltioiden sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tilastojen osalta asetuksen (EU) 2018/974 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteuttamien pilottitutkimusten tuloksista

## 1. JOHDANTO JA TAUSTATIETOJA

Sisävesiväylillä on suuri merkitys Euroopan liikennejärjestelmässä, ja niiden merkitystä on mahdollista kasvattaa vielä huomattavasti. Euroopan unionin jäsenvaltioista 20:llä on sisävesiväyliä, ja näistä 12:lla on yhteenliitetty sisävesiväylien verkko.

Euroopan parlamentti painotti vesiliikenteen henkilöliikennepalvelujen mahdollisuuksien hyödyntämisestä antamassaan mietinnössä[1] rahtia ja matkustajia koskevien tilastotietojen olennaista merkitystä vesiliikenteen alan suunnitelmien ja politiikan laatimiselle. Lisäksi se kehotti Euroopan komissiota ”laatimaan yhdenmukaistetun järjestelmän tilastotietojen keräämiselle sisävesialusten, rajatylittävä liikenne mukaan lukien, onnettomuuksista ja vaaratilanteista”.

Komissio aikoo edistää ja vahvistaa sisävesiväylien kilpailuasemaa liikennejärjestelmässä sekä helpottaa sen sisällyttämistä intermodaaliseen logistiikkaketjuun[2].

Asetus (EU) 2018/974[3] ei kata sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevia tilastotietoja. Näiden markkinoiden koon ja kasvupotentiaalin arvioimiseksi tarvittavia keskeisiä tietoja ovat valtiokohtaiset sekä yksittäisten markkinasektorien, kuten jokiristeilyjen, miniristeilyjen, lauttojen ja kaupunkiliikenteen, matkustajamäärät. Jos se osoittautuu mahdolliseksi, henkilökilometrien kerääminen tarjoaisi vahvan indikaattorin sektorin suorituskyvyn mittaamiselle.

Asetuksen (EU) 2018/974 5 artiklan mukaan komission on yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa tutkittava sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tilastojen laatimista, myös rajat ylittävien kuljetuspalveluiden osalta.

> *”5 artikla*
>
> *Pilottitutkimukset*
>
> *1. Komissio kehittää yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa viimeistään 8 päivänä joulukuuta 2018 asianmukaisen menetelmän tilastojen laatimiseksi sisävesiväylien henkilöliikenteestä, rajat ylittävät kuljetuspalvelut mukaan lukien.*
>
> *2. Komissio käynnistää viimeistään 8 päivänä joulukuuta 2019 vapaaehtoiset pilottitutkimukset, jotka jäsenvaltioiden on suoritettava ja joista saadaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia tietoja sisävesiväylien henkilöliikenteeseen, rajat ylittävät kuljetuspalvelut mukaan lukien, liittyvien tilastotietojen saatavuudesta. Näissä pilottitutkimuksissa on pyrittävä arvioimaan tämän uuden tietojenkeruun toteutettavuutta, kyseisen tiedonkeruun kustannuksia ja siitä seuraavaa tilastotietojen laatua.*
>
> *3. Komissio antaa viimeistään 8 päivänä joulukuuta 2020 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tällaisten pilottitutkimusten tuloksista. Komissio toimittaa tarvittaessa mainitun kertomuksen tulosten perusteella ja kohtuullisen ajan kuluessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle lainsäädäntöehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi sisävesiväylien henkilöliikenteeseen, rajat ylittävät kuljetuspalvelut mukaan lukien, liittyvien tilastojen osalta.*

---

[1] Mietintö vesiliikenteen henkilöliikennepalvelujen mahdollisuuksien hyödyntämisestä (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.

[2] Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, KOM(2011) 144 lopullinen.

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/974, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista, EUVL L 179, 16.7.2018, s. 14.

*4. Pilottitutkimuksia rahoitetaan tarvittaessa unionin yleisestä talousarviosta unionin lisäarvo huomioon ottaen.”*

Eurostat aloitti yhdessä jäsenvaltioiden kanssa menetelmien kehittämisen sisävesiliikenteen henkilöliikennettä koskevien tilastojen laatimiseksi.

Eurostat perusti lokakuussa 2016 työryhmän, jonka tehtävänä on laatia menetelmäluonnos sisävesiliikenteen henkilöliikennettä koskevien tilastotietojen keräämiseksi. Työryhmän jäsenet koottiin vapaaehtoisista jäsenvaltioista (Alankomaat, Itävalta, Kroatia, Puola, Ranska, Romania ja Saksa), komissiosta (Eurostat sekä liikenteen ja liikkumisen pääosasto) ja Reinin navigaation keskuskomissiosta (RNKK). Työryhmä kokoontui ensimmäisen kerran 28. helmikuuta 2017, ja toinen kokous järjestettiin 18. lokakuuta 2017 peräkkäin sisävesiliikennettä käsittelevän asiantuntijaryhmän vuoden 2017 kokouksen kanssa. Asiantuntijaryhmä ja liikennetilastojen koordinointiryhmä valvoivat menetelmiä koskevaa valmistelutyötä ja keskustelivat siitä kokouksissaan vuosina 2017 ja 2018.

Luonnos tilastojen laatimismenetelmäksi valmistui asetuksen (EU) 2018/974 mukaisesti joulukuussa 2018. Se käsitti kokeiluvaiheen pilottitutkimuksineen, jotka rahoitettiin EU:n avustuksilla. Kesä-heinäkuussa 2019 seitsemän valtiota käynnisti pilottitutkimukset: Saksa, Kroatia, Alankomaat, Itävalta, Puola, Romania ja Ruotsi. Pilottitutkimuksissa arvioitiin menetelmäluonnosta ja kommentoitiin sen toteutettavuutta, kustannuksia, rasitetta sekä sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tietojen laatua.

Valtiot toimittivat pilottitutkimuksensa ja raportit tietojen keruusta sekä menetelmäluonnoksen täytäntöönpanosta kesä-heinäkuussa 2020.

Tässä kertomuksessa esitetään uusien tietojen keräämisen toteutettavuutta ja tilastojen laatua, sitä koskevaa menetelmää sekä jäsenvaltioille aiheutuvia kustannuksia ja rasitetta koskevien pilottitutkimusten tulokset.

Lisäksi kertomuksessa esitetään lyhyesti maaliskuussa 2020 toteutetun sisävesiliikenteen henkilöliikenteen tilastoja koskevan maakohtaisen kyselytutkimuksen tulokset. Kyselyllä pyrittiin saamaan näkemys tilanteesta muissa jäsenvaltioissa kuin pilottitutkimuksia toteuttaneessa seitsemässä jäsenvaltiossa.

## 2. MATKUSTAJATILASTOJA KOSKENEIDEN PILOTTITUTKIMUSTEN TULOKSET

Pilottitutkimuksista saatiin kaksi tuotosta.

a. Niistä ensimmäinen on raportti, jossa kommentoidaan menetelmäluonnoksen täytäntöönpanoa, ehdotetaan metodologisia parannuksia ja arvioidaan henkilöliikennettä koskevien tilastotietojen mahdollisen keruun toteutettavuutta, kustannuksia, rasitetta ja tilastotietojen laatua.

b. Lisäksi kussakin valtiossa kerättiin tietoja seuraaviin taulukoihin:

- A1 (Matkustajamäärä lähtömaan, tulomaan, liikennelajin ja alustyypin mukaan)
- A2 (Jokiristeilyt – matkustajamäärä, henkilökilometrit ja matkojen määrä lähtöalueen, tuloalueen, aluksen kansallisuuden ja risteilytyypin mukaan)
- B1 (Henkilökilometrien määrä muun aluksen kuin jokiristeilyaluksen tyypin mukaan)

- C1 (Valtiossa rekisteröityjen alusten määrä alustyypin, aluksen kapasiteetin ja aluksen iän mukaan).

## 2.1. TIETOLÄHTEET JA MENETELMÄT

Tässä luvussa esitetään yhteenveto pilottitutkimuksia toteuttaneissa seitsemässä valtiossa käytetyistä tietolähteistä sekä sovelletuista menetelmistä.

### Itävalta

Alusten automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS) käytetään alusten paikannukseen ja seurantaan, ja se soveltuu tietolähteeksi. Aluksessa oleva AIS-transponderi mahdollistaa alusten välisen paikannus- ja tunnistamistietojen vaihdon. Järjestelmän tukemiseksi Itävallassa on 23 Tonavan jokitiedotuspalvelujen tukiasemaa sisävesiliikenteen AIS-tietojen vastaanottamiseen. AIS-tietokokonaisuudet käsittävät yhden tietokokonaisuuden alusta kohden päivässä. Tietokokonaisuudet poimitaan AIS-tiedoista, ja ne käsittävät 23 muuttujaa.

Laivayhtiöiden nimet saadaan tilastollisesta yritysrekisteristä, mutta ulkomaisia laivayhtiöitä ei velvoiteta ilmoittamaan Itävallan viranomaisille henkilöliikenteestään Itävallassa. AIS-tiedoista saadaan tietoa kaikista Tonavan Itävallassa sijaitsevalla osuudella toimivista aluksista, myös niitä koskevat tiedot ja sijaintitiedot, mutta ulkomaisiin laivayhtiöihin on vaikeampi saada yhteyttä.

AIS-tiedot eivät ole riittäviä pitkien rajatylittävien risteilyjen lähtö- ja tulosijaintien määrittämiseen, koska AIS-tiedot saadaan vain Tonavan Itävallan osuudelta ja muutamalta kilometriltä rajanylityksen jälkeen. Aikataulujen ja reittien selvittämiseen voidaan käyttää verkkosivujen haravointia, ja Itävaltaa koskevien reittien osalta palvelee verkkosivusto www.cruisecompete.com. Koska verkkosivuston suunnittelu on yksinkertainen ja selkeä, se soveltuu hyvin verkkosivujen haravointiin. Lisäksi matkustajalauttojen ja muiden päiväristeilyjen aikataulutietoja saatiin yksittäisten laivayhtiöiden verkkosivuilta.

Alusrekisteri mahdollistaa sekä pakollisen että vapaaehtoisen rekisteröinnin tiettyjen kriteerien perusteella. Pilottitutkimuksessa todettiin, että rekisterin laatu ei ole riittävä tietokokonaisuudessa C1 vaadittavien tietojen toimittamiseen. Lisäksi rekisteri on nykymuodossaan saatavilla vain paperimuodossa, joskin sen digitalisointia suunnitellaan.

Muita matkustajatietojen lähteitä ovat Viadonau (kerää matkustajatiedot päiväristeilyaluksilta vapaaehtoisesti vuosikertomusta varten), Donauraum Wien (tarjoaa tiedot kaikkien alusten matkustajien vuotuisista kokonaismääristä) sekä Saksan ja Itävallan välisen rajan sulku (julkaisee matkustajamäärät ja tiedot sulun kautta kulkeneiden alusten määrästä).

Tiedonkeruumenetelmät vaihtelivat jokiristeily-yhtiöiden ja muiden henkilöliikennettä harjoittavien yhtiöiden välillä.

Tutkimuksessa otettiin yhteyttä Itävaltaan sijoittautuneisiin viiteen jokiristeily-yhtiöön (asiantuntijoiden haastattelujen, puhelinsoittojen ja sähköpostin avulla). Asiaankuuluvien tietojen keräämiseksi muusta henkilöliikenteestä kuin jokiristeilyistä laadittiin kysely, ja noin puoleen 36 kyselystä vastattiin.

Data-analyysiä varten AIS-tiedot yhdistettiin reitteihin ja risteilyalusten ja päiväristeilyalusten AIS-tiedot analysoitiin.

AIS-tietojen ja satamien matkustajatietojen perusteella laskettiin kaikkien alusten matkustajien käyttöasteen yleinen estimaattori. Laskenta toteutettiin yksilöimällä alukset ja ottamalla huomioon niiden suurin sallittu matkustajamäärä.

**Kroatia**

Kroatia ilmoitti pääasiallisiksi tietolähteiksi satamakonttorit ja satamaviranomaiset. Satamakonttorit keräävät omia tarkoituksiaan varten joitakin matkustajatietoja eri lähteistä, kuten alusten saapumista ja lähtöä koskevista raporteista, satamaviranomaisilta ja alusten omistajilta (laivaajat, kunnat jne.). Tapaamisissa satamakonttoreiden kanssa todettiin, että tiedot alusten aiemmista ja seuraavista tulo- ja lähtösatamista ovat saatavilla. Tapaamisissa todettiin myös, että saatavilla on tietoja alukseen astuneiden ja sieltä poistuneiden matkustajien määristä, alustyypeistä ja alusten käyttämistä lipuista. Kolmessa neljästä satamakonttorista ei kuitenkaan ole saatavilla tietoja ensimmäisestä noususatamasta ja viimeisestä poistumissatamasta. Yksi satamakonttori saa nämä tiedot, mutta vapaaehtoiselta pohjalta.

Menetelmien osalta Kroatia soveltaa tietojen keruuseen alueperiaatetta. Tiedot kaikista Kroatian sisävesiväyliä pitkin satamiin saapuvista ja niistä poistuvista aluksista kerätään aluksen rekisteröintivaltiosta riippumatta. Henkilöliikennetietojen keruu vastaa siis rahtiliikennetilastojen keruuta, koska se käsittää kansallisen ja kansainvälisen henkilöliikenteen.

Jokiristeilyistä ei ole saatavilla tietoja ensimmäisestä noususatamasta eikä viimeisestä poistumissatamasta, eikä niiden lähtö- ja tuloalueita voida määrittää. Tilanne voi muuttua tulevaisuudessa, kun käytössä on hallinnollisia tietolähteitä. Päiväristeilyalusten osalta olisi vahvistettava pienimuotoisen liikenteenharjoittamisen raportointikynnys ottaen huomioon kustannustehokkuus ja luottamuksellisuus. Matkustajalauttojen henkilöliikenteestä satamakonttorit keräävät omiin tarpeisiinsa tiedot matkustajamääristä ja pyytävät tietoja vuosittain alusten omistajilta, toimiluvan saaneilta yrityksiltä, kunnilta ja lauttayhtiöiltä. Kroatia katsoo, että lauttojen määritelmän olisi oltava yksityiskohtaisempi.

**Saksa**

Tietolähteenä käytetään tilastollista yritysrekisteriä, jonka avulla analysoidaan yritysten perusjoukkoa ja valmistellaan ja koordinoidaan kyselyjä. Se käsittää tiedot oikeudellisista yksiköistä, yrityksistä ja niiden paikallisista yksiköistä sekä rekisteriyksiköiden yhteyksistä. Toinen tietolähde ovat yritystoiminnan rakennetilastot, joista saadaan tietoa tuotannosta, kulurakenteesta, kiinteistä varoista ja työllisyydestä sekä vuosittain laaditut tiedot yritysdemografiasta.

Vuosittain toteutetaan sisävesiliikenteessä toimivia yrityksiä koskevia kyselytutkimuksia. Ne kattavat tiedot harjoitetun sisävesiliikenteen tyypistä, sisävesiliikenteessä työskentelevien henkilöiden määrästä, toiminnan liikevaihdosta sekä alusten määrästä, kantavuudesta, kapasiteetista ja moottoritehosta.

Lisäksi saatavilla ovat sisävesiväylien henkilöliikenteen neljännesvuosittaiset liikevaihtoluvut, eikä yritystilastoista annetun asetuksen (EU) 2019/2152[4] odoteta muuttavan nykyisin toimitettavien tietojen sisältöä.

Reinin navigaation keskuskomissio toimittaa tietoja Euroopan sisävesiliikenteen markkinaseurannasta, myös tietoja laivaston koosta sekä jokiristeilyjen ja päiväristeilyalusten tarjonnasta ja kysynnästä. Myös jokiristeilyjen etuyhteisö julkaisee perustietoja jokiristeilyalasta.

Saksan esittämiin tilastoihin sisältyy vain yrityksiä, joiden päätoimipaikka sijaitsee Saksassa, joten tietoja ulkomaisten yritysten tarjoamista palveluista ei ole.

Sisävesiliikenteen keskustietokanta (ZBBD) tarjoaa hallinnollisia tietoja aluskannasta taulukon C1 osalta, ja tietoja voidaan poimia tarvittavalla tarkkuudella.

Koska lähdettä, joka käsittäisi tietoja ulkomaisista yrityksistä järjestelmällisessä, kattavassa ja luotettavassa muodossa, ei löytynyt, tutkimus koski vain Saksassa toimivia yrityksiä.

Menetelmien osalta toteutettiin vaihtoehtoisia tietolähteitä (esim. hallinnolliset tiedot) koskeva tutkimus, mutta siinä todettiin, että tällaisia vaihtoehtoisia lähteitä ei ole saatavilla.

Kyselytutkimusta varten laadittiin sähköinen lomake, joka suunniteltiin kaikille yrityksille niiden markkinasegmentistä riippumatta. Tutkimusyksiköt perustuivat oikeudellisiin yksiköihin, joista yritykset muodostuvat, sellaisena kuin ne määritellään tilastoyksiköitä koskevassa kansallisessa lainsäädännössä.

Yrityskyselyssä ei kerätty määrällisiä tietoja. Sen sijaan yrityksiltä kysyttiin, olivatko kyseiset tiedot saatavilla ja mitä kustannuksia niiden keräämisestä aiheutuisi. Lähestymistapa valittiin siksi, että yrityksiä ei voida pakottaa toimittamaan tietoja.

**Alankomaat**

Tietolähteet ovat peräisin alusten viitekehyksestä, johon tiettyjen instituutioiden on tallennettava aluksiin liittyvää tietoa. Suurin osa tiedoista ei kuitenkaan ole ajan tasalla, tai instituutioilla ei ole kattavaa käsitystä tarvittavista tiedoista. Nykyisistä tiedoista voitaisiin laatia taulukko C1, ja sitä voitaisiin täydentää myöhemmin alusten liikenteenharjoittajien toimittamilla tiedoilla.

Henkilöliikenne tarjoaa toisen lähteen. Jokiliikenteen tietojärjestelmä vaihtaa tietoja aluksista sisävesiväylillä sekä tietoja henkilöliikenteestä, reiteistä ja kuormasta. Koska vain pieni osa matkustaja-aluksista on rekisteröity jokiliikenteen tietojärjestelmään, tietojen laatu ei ole riittävä. Laivaajat voivat vapaaehtoisesti toimittaa aluksen matkustajamäärän AIS-järjestelmään, ja koska pääsy järjestelmään on rajallinen, AIS-tiedot eivät todennäköisesti ole kattavia.

Tietolähteenä toimii myös yritysten viitekehys, ja rekisterin yritykset toimivat pilottitutkimuksen otannan perusjoukkona. Yhden ongelman muodostaa kuitenkin se, että rekisteriin kuuluvat vain yritykset, joiden pääasiallinen toiminta on sisävesihenkilöliikenne, eikä se sisällä tietoja yritysten omistamista tai käyttämistä aluksista.

Tietoja kerättiin verkkokyselyllä, jossa sovellettiin yli 12 matkustajan kynnystä. Verkkokyselyn vastausprosentti oli noin 50 prosenttia.

[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2152, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, Euroopan yritystilastoista ja kymmenen säädöksen kumoamisesta yritystilastojen alalla (EUVL L 327, 17.12.2019, s. 1).

Kyselyyn saadut vastaukset osoittivat, ettei lauttojen sekä kaupunki- ja seutuliikenteen välillä ollut selkeitä eroja. Tämän vuoksi suositellaan joko määrittelemään lautta täsmällisemmin tai sisällyttämään lautat sekä kaupunki- ja seutuliikenne samaan luokkaan.

**Puola**

Henkilöliikennettä koskevat tiedot saatiin matkustajia kuljettaville Puolassa rekisteröidyille yhteisöille suoraan osoitetusta kyselystä. Tutkimus ei siis kattanut Puolan ulkopuolella rekisteröityjä yhteisöjä, jotka kuljettavat matkustajia Puolan sisävesiväylillä. Puola valitsi yhteisöt kansantalouden kansallisesta virallisesta rekisteristä. Niiden pääasiallinen rekisteröity toiminta oli henkilö- ja rahtiliikenne sisävesiväylillä Puolan toimialaluokituksen perusteella. Sähköinen verkkokysely lähetettiin henkilöliikennettä sisävesiväylillä harjoittaville toimijoille.

Tiedot Puolassa rekisteröidyistä matkustaja-aluksista saatiin sisävesiväyläviranomaisten rekistereistä. Sisävesiväylien jokiristeilyalusten ja päiväristeilyalusten välinen ero ei perustu suoraan rekisteriin vaan rekisteröityjen alusten teknisiin asiakirjoihin. Alukset rekisteröidään Puolassa alustyypin mukaan riippumatta niiden harjoittamasta toiminnasta. Teknisten tietojen perusteella alukset, joissa on vähintään 12 matkustajapaikkaa, jaetaan hytillisiin ja hytittömiin aluksiin. Rekisteröityjä kuljetusaluksia ei voida erottaa kaupunkiliikenteen aluksista, koska tällaisia palveluja voivat tarjota sekä sisävesiliikenteen päiväristeilyalukseksi rekisteröidyt että muuksi kuin risteilyalukseksi rekisteröidyt alukset.

Myös verkkosivujen haravointia käytettiin merkityksellisen sisällön löytämiseksi ja niiden yritysten yksilöimiseksi, jotka Puolan toimialaluokituksessa on luokiteltu luokkiin ”sisävesiväylien henkilöliikenne” ja ”sisävesiväylien rahtiliikenne”.

Lisäksi kyselytutkimuksen laatimiseen käytettiin sisävesiliikenteeseen liittyvistä alan lehdistä, yhdistyksistä, aloitteista ja instituutioista saatuja tietoja sekä tiedotusvälineiden seurannasta saatuja tietoja.

Tarkastamista varten sisävesiliikenteeseen osallistuvien alusten määrää koskevassa lakisääteisessä neljännesvuosittaisessa tutkimuksessa saatuja tietoja käytettiin toisena lähteenä kyselytutkimusta laadittaessa.

Sisävesiväylien henkilöliikenteen osuus kaikista liikennemuodoista on vain 0,3 prosenttia matkustajien kokonaismäärästä, joukkoliikenne pois lukien. Kansallisilla sisävesiväylillä on siis marginaalinen asema Puolan henkilöliikenteessä.

**Romania**

Tiedot kerättiin vuonna 2019 neljännesvuosittaisessa tutkimuksessa, jolla tuotetaan indikaattorit sisävesiliikenteen tilastoja varten. Hankkeessa viranomaiset kehittivät tietojen keruuta varten tietoteknisen välineen Eurostatin metodologian pohjalta.

Tiedot sisävesiväylien henkilöliikenteestä kerättiin toimijoilta, joilla on lupa harjoittaa tällaista liikennettä ja jotka rekisteröityivät itse tutkimukseen. Tiedot sisävesiväylien risteilyistä kerättiin alueellisilta satamaviranomaisilta ja luvan saaneilta yrityksiltä.

Kyselyssä kerättiin tietoja tietokokonaisuuksien A1, A2 ja B1 indikaattoreita varten. Rekisteröityjä matkustajia koskevat tiedot koskevat sisävesialusten kuljettamia matkustajia. Tietokokonaisuutta B1 varten henkilökilometri-indikaattori laskettiin siten, että matkustajamäärä kerrottiin näiden matkustajien tosiasiassa matkustaman etäisyyden

kilometrimäärällä. Kuljetettujen matkustajien indikaattori on aggregoitu tietokokonaisuuteen A1, ja matkustajat on laskettu yhteen lähtöpaikan ja määränpään mukaan. Tietokokonaisuuden A2 risteilymatkustajien henkilökilometri-indikaattori laskettiin risteilytyypin ja Romaniassa kuljetun matkan pituuden perusteella. Tiedot on koottu risteilyn tyypin, aluksen kansallisuuden, lähtöalueen/tuloalueen ja matkojen määrän mukaan.

Laivaannousu- ja maihinnoususatamia koskevia tietoja varten valittiin sisävesiväylien rahtiliikenteen satamien luettelosta henkilöliikennettä tarjoavien satamien luettelo. Luetteloa täydennettiin lisäämällä siihen satamat, joiden toiminta kattaa yksinomaan sisävesiväylien henkilöliikenteen.

Tiedot Tonavan satamien kautta kulkevien risteilyalusten matkustajista saatiin alueellisilta satamaviranomaisilta. Aluksen kapteenin alueelliselle satamaviranomaiselle toimittamia tietoja risteilyn lähtö- ja määräpaikasta käytettiin Romaniassa kuljetun matkan määrittämiseen. Kilometreissä ilmaistu kuljettu matka laskettiin Tonavan navigointikartan ja sisävesisatamien luettelon satamien sijainnin perusteella.

Tietokokonaisuuden C1 osalta tilastotiedot maassa rekisteröityjen alusten lukumäärästä alustyypeittäin, aluksen kapasiteetin ja iän mukaan perustuvat Romanian merenkulkuviranomaiselta saatuihin tietoihin.

**Ruotsi**

Ruotsissa yksi tietolähteistä on yritystietokanta. Se tarjoaa valikoiman yrityksiä koskevia tietoja. Toinen tietolähde on rekisteri (valvontajärjestelmä), joka käsittää kapasiteetiltaan yli 12 matkustajan alukset, vähintään viisi metriä pitkät kaupalliset alukset sekä yli 12-metriset huviveneet. Rekisteröinti on pakollinen kaikille matkustaja-aluksille, ja rekisteri käsittää tiedot rekisteröidyistä omistajista sekä yrityksiksi rekisteröidyistä osapuolista. Lisäksi Ruotsin kansallisella tasolla toimivien kaupallisten alusten toimialajärjestö soveltuu tietolähteeksi, ja siltä saadut tiedot täydentävät muita lähteitä, koska yritysten ja alusten luetteloissa on merkittäviä päällekkäisyyksiä. Tämän lisäksi tietoa julkisen liikenteen lauttalinjojen reiteistä ja lähtöjen tiheydestä on saatavilla Ruotsin julkisten liikenneyhtiöiden yhteistyöelimeltä. Alusten sijaintia on myös mahdollista tarkkailla ja niiden liikkeitä seurata, kun niissä on AIS-transponderi.

Menetelmänä käytettiin verkkokyselyä, jossa kerättiin tietoja aluksesta, purjehditusta matkasta ja matkustajamääristä. Vastausprosentti oli noin 50, ja tietoja saatiin riittävästi, jotta niistä voitiin tehdä johtopäätöksiä tulevan tiedonkeruun osalta.

Ruotsi ehdottaa ”saaristoliikenteen” lisäämistä uutena alusluokkana. Tähän on syynä Ruotsin ainutlaatuinen rannikkovesiliikenne.

## 2.2. TOTEUTETTAVUUS, KUSTANNUKSET, RASITE JA TILASTOJEN LAATU

Tässä luvussa esitetään yhteenveto seitsemän valtion tiedonkeruun toteutettavuutta, kustannuksia, rasitetta ja tilastollista laatua koskevista arvioinneista.

**Itävalta**

Jokiristeilyjä koskevien henkilöliikennetilastojen laatiminen yhdistämällä AIS-tiedot, verkkosivujen haravointitekniikat ja matkustajamäärät katsotaan mahdolliseksi toteuttaa.

Muutaman itävaltalaisen yrityksen kuuleminen antoi lisätietoja alasta. Koska itävaltalaiset risteily-yritykset ovat kuitenkin vähemmistönä maassa toimivien risteily-yritysten joukossa, matkustajatietojen kerääminen pelkästään niiltä ei ole riittävää.

Kun on kyse muusta sisävesiväylien henkilöliikenteestä kuin jokiristeilyistä, yrityksille suunnatun kyselylomakkeen laatiminen katsotaan asianmukaiseksi tavaksi laatia näitä tilastoja. Myös AIS-tietoja voidaan käyttää kuljettujen matkojen arviointiin ja ilmoitettujen matkojen pituuden tarkistamiseen.

Itävalta ehdottaa alusrekisterin laatimista rekisteröintivaltion perusteella yksinomaan AIS-tietojen pohjalta. Koska Itävallassa ei tällä hetkellä ole ajantasaista alusrekisteriä, voitaisiin joko perustaa uusi rekisteri itävaltalaisia aluksia koskevien AIS-tietojen pohjalta tai nykyinen alusrekisteri voitaisiin digitalisoida ja päivittää.

Jos matkustajatietoja on määrä kerätä säännöllisesti, olisi kehitettävä tietotekniikkainfrastruktuuri, joka vastaisi muiden tietojen keräämiseen käytettäviä järjestelmiä. Lisäksi on tarkasteltava asianmukaisen alustavan käsittelyajan kustannuksia. Kustannukset ovat erityisen suuret tietojen keruun ensimmäisenä vuotena. Tämän lisäksi on otettava huomioon verkkoharavien kehittämiseen ja ylläpitoon tarvittavat resurssit.

Tilastotietojen laadun varmistamiseksi ja menetelmien parantamiseksi tarvittaisiin velvoite toimittaa pikemminkin AIS-tiedot kuin tiedot aluksen matkustajakapasiteetista. Lisäksi pelkästään lähtö- ja tuloalueitten ilmoittaminen risteilyn kaukaisimpina pisteinä merkitsisi lasketun matkan aliarvioimista. Ongelma olisi ratkaistavissa, jos valtiot pystyisivät toimittamaan henkilökilometrit risteilyjen osalta kuten rahtiliikenteenkin osalta.

**Kroatia**

Matkustajatietojen kerääminen katsotaan yleisesti mahdolliseksi toteuttaa. Tietoja alukseen nousemisen ja aluksesta poistumisen maasta/alueesta ei useimmissa tapauksissa kuitenkaan ole saatavilla tai ne ovat vain osittain saatavilla, eikä jokaisen risteilyn tyyppiä ollut mahdollista määrittää. Tämän vuoksi olisi kerättävä ja julkaistava tiedot pikemminkin henkilöliikenteestä sisävesisatamissa kuin kuljetettujen matkustajien määrästä, koska jokaisessa satamassa on saatavilla tiedot alukseen nousseista ja aluksesta poistuneista matkustajista.

Sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien säännöllisten tilastotutkimusten toteuttamiskustannukset olisivat hyväksyttäviä, kuten myös satamatoimiston raportointirasite. Tutkimuksen digitalisoiminen ja ministeriön hallinnollisten tietojen käyttö vähentäisivät kustannuksia ja raportointirasitetta entisestään.

Lopuksi Kroatia toteaa, että pilottitutkimuksessa kerätyt tiedot ovat hyvälaatuisia.

**Saksa**

Toteutettavuuden osalta hallinnollisia tietoja voitaisiin käyttää joissakin tapauksissa tai ne voisivat olla tulevaisuudessa saatavilla tietolähteenä, jolloin yrityskyselylle ei olisi tarvetta. Yrityskysely tarvitaan kuitenkin tuottamaan tiedot henkilöliikenteen ominaispiirteistä taulukoita A1, A2 ja B1 varten.

Tilastojen laadun osalta yritykset totesivat useita raportointiin liittyviä ongelmia. Mitä tulee B1 kohdassa pyydettyihin tietoihin, yrityksillä ei ole tarvittavia tietoja henkilökilometrien laskemiseksi. Noin puolella yrityksistä ei ole taulukoissa A1 ja A2 vaadittuja tietoja.

Yritysten on siis käytettävä arvioita, mikä vaikuttaa tietojen laatuun. Tämän vuoksi voitaisiin harkita raportointia useamman vuoden välein.

Ulkomaisten yritysten tarjoamien kansallisten liikennepalvelujen ongelmaan voitaisiin puuttua perustamalla eurooppalainen yritysrekisteri.

Yrityksille aiheutuvan rasitteen osalta olisi rajattava ominaisuuksien luettelo vain välttämättömään, vähennettävä pienemmille yrityksille aiheutuvaa rasitetta ja vapautettava mikroyritykset tästä velvoitteesta. Rajaksi voitaisiin katsoa 12 hengen matkustajakapasiteetti.

Sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevan hankkeen vuotuisiksi kustannuksiksi arvioidaan noin 100 000 euroa yritystä kohden. Viranomaisten ja tilastokeskuksen kertakustannukset olisivat yhteensä noin 640 000 euroa ja vuotuiset toimintakustannukset noin 135 000 euroa.

**Alankomaat**

Alankomaat katsoo, että tilastojen laatiminen henkilöliikenteestä on toteutettavissa, ja monet osapuolet, joihin tutkimuksessa oltiin yhteydessä, ovat osoittaneet mielenkiintoa tällaisia tilastotietoja kohtaan. Tarvitaan kuitenkin lisätutkimuksia alusten yhdistämiseksi yrityksiin sekä otoksesta saatujen tietojen skaalaamiseksi koko populaatioon. Vaikka suurin osa muuttujista voidaan saada yrityksiltä, henkilökilometreihin liittyy kuitenkin epävarmuutta, koska tutkimuksessa paljastui, että päivämatkoja harjoittavilla yrityksillä oli vaikeuksia vahvistaa tietoja. Alusten ominaisuuksia koskevien tietojen laatu ei nykyisessä tietokannassa ole riittävä, mutta sitä voitaisiin parantaa pidemmällä aikavälillä käyttämällä päivitettyä eurooppalaista alustietokantaa.

Alankomaiden vesiväylillä toimivien ulkomaisten yritysten osalta tilastojen laatuun liittyy ongelmia, joka johtaa ulkomaisten yritysten alipeittoon. Tietoihin matkustajamääristä ja henkilökilometreistä liittyy erityinen ongelma, joka voitaisiin ainakin osittain ratkaista asianomaisia eurooppalaisia yrityksiä koskevia tietoja vaihtamalla. Koska ulkomaisten yritysten osuus henkilöliikenteestä Alankomaiden sisävesiväylillä, erityisesti jokiristeilymarkkinoilla, on merkittävä, menetelmää olisi kehitettävä puuttuvien tietojen keräämiseksi.

Alankomaat suosittelee yli 12 matkustajan kynnyksen soveltamista matkustajakapasiteetin osalta, erityisrajoituksen soveltamista vain moottoroituihin aluksiin eikä purjealuksiin, sekä termin ’alustyyppi’ korvaamisen ’matkatyypillä’ harkitsemista. Tietoja ehdotetaan kerättäväksi vuosittain ja tutkimusta toteutettavaksi vuoden alussa. Myös ”alueperiaatetta” olisi sovellettava.

Alankomaat painottaa, että on tärkeää olla aiheuttamatta liian suurta rasitetta pienemmille yrityksille tai yrityksille, joilla on monimutkaisia reittejä. Tämän vuoksi niitä ei esimerkiksi pyydettäisi raportoimaan vuosittain.

Henkilöliikennettä koskevien uusien tilastojen kustannuksiin sisältyy menetelmiä koskeva lisätutkimus, tietojen skaalaaminen otoksesta populaatioon sekä uuden tutkimuksen ja analyysin kehittäminen ja toteuttaminen. Näiden kustannusten arvioidaan olevan noin 76 000 euroa.

**Puola**

Sisävesiliikenteen henkilöliikennetilastojen kerääminen on periaatteessa toteutettavissa, mutta rajoituksia kuitenkin on.

Tietokokonaisuuteen A1 ei sisälly tietoja jokiristeilyaluksella sisävesiväylillä kuljetettujen matkustajien lukumäärästä, koska pilottitutkimuksen kattamat yksiköt eivät käyttäneet tätä alustyyppiä. Myöskään tietokokonaisuudessa ”tuntemattomaksi” luokitelluilla aluksilla ei kuljetettu matkustajia. Henkilöliikennemarkkinoiden analyysin perusteella tiedot tietokokonaisuutta B1 varten saatiin ulkomaisen lipun alla purjehtivilta jokiristeilyaluksilta, jotka käyvät myös merisatamissa.

Pilottitutkimuksesta oli apua tietokokonaisuuksien A1 ja B1 kehittämisessä. Satamaviranomaiselta saatujen tietojen pohjalta ei kuitenkaan ole mahdollista täyttää tietokokonaisuutta A2, koska tiedossa on vain niiden matkustajien määrä, jotka palasivat alukseen maihinnousun jälkeen, eikä kuljetettujen matkustajien kokonaismäärää siksi tiedetä. Toinen ongelma on se, että satamatoimisto toimittaa tiedot matkustajamääristä yhteensä koko kuukaudelta, ei yksittäin kunkin risteilyn osalta.

Tietokokonaisuus C1 oli mahdollista koota tutkimuksessa saatujen tietojen pohjalta. Virallisista tilastoista saadaan tietoa maassa rekisteröityjen matkustaja-alusten määrästä, mutta tietoja ei ole jaettu alustyypeittäin eikä niissä täsmennetä tietyntyyppisen aluksen ikää tai kantavuutta. Sisävesiväyläviranomaiset vastaavat sisävesialuksia koskevan rekisterin pitämisestä.

Saatujen tietojen perusteella ei ollut mahdollista erottaa kaupunkiliikenteen aluksia rekisteröidyistä aluksista.

Pilottitutkimuksen tulosten laatu arvioitiin tyydyttäväksi. Yritysten osalta tiedot matkustajamääristä arvioidaan myytyjen lippujen ja käyttöasteen perusteella. Vastaavasti myös sisävesiliikenteessä rekisteröityjä matkustaja-aluksia koskevien tietojen laatu katsottiin tyydyttäväksi. Tiedot saatiin hallinnollisista rekistereistä kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Kohdattujen ongelmien osalta suurin haaste oli henkilöliikennetoimintaa harjoittavien tahojen yksilöiminen oikein. Lisäksi tätä toimintaa harjoittavat tahot eivät useinkaan kirjaa huolellisesti tutkimuksen kattamia tietoja. Tämän vuoksi tiedot arvioidaan usein aluksen keskimääräisen kapasiteetin perusteella, jolloin niiden oikeellisuuden tarkastamiseen liittyy vaikeuksia.

Kustannusten ja rasitteen osalta todetaan, että sisävesiväylien rekisteröityjä matkustaja-aluksia koskevaa suppeampaa tutkimusta on toteutettu useita vuosia. Kun otetaan huomioon virallisista tilastoista tällä hetkellä saatavilla olevat tiedot, jotka perustuvat hallinnollisten tietojen toissijaiseen käyttöön, tutkimuksen laajentamisesta aiheutuva lisärasite arvioitiin merkityksettömäksi. Hallinnollisten lähteiden käytöstä uusien tilastojen laatimiseen ei myöskään aiheudu merkittäviä kustannuksia.

Jos nykyistä tutkimusta laajennettaisiin kattamaan tiedot henkilöliikenteen suunnasta sisävesiväylillä sekä lauttaliikennettä harjoittavat tahot ja kaupunkiliikenteen alukset, se voisi lisätä yritysten rasitetta ja kustannuksia. Koska kyse olisi kuitenkin vain nykyisen tutkimuksen laajentamisesta, lisärasitteella ei olisi merkitystä.

**Romania**

Tietojen keräämiseksi tilastokysely, metodologinen lähestymistapa ja täydentävät ohjeet lähetettiin sähköpostitse alueellisille tilastokeskuksille.

Kansallisen liikenteen matkustajamääriä alustyypeittäin koskevat muuttujat olivat saatavilla, ja vastaajat toimittivat ne menetelmiä koskevien vaatimusten mukaisesti. Nämä muuttujat

voidaan sisällyttää tavanomaiseen tietojen tuottamiseen. Tiedot kuljetettujen matkustajien lukumäärästä noususatamien/maihinnoususatamien mukaan kerättiin ongelmitta.

Päiväristeilyalusten, lauttojen sekä kaupunki- ja seutuliikenteen alusten tietojen kerääminen ja toimittaminen on toteutettavissa ja voitaisiin järjestää säännöllisesti (neljännesvuosittain ja/tai vuosittain). Lisäksi alusten kapasiteettia ja ikää koskevien yksityiskohtaisen muuttujien kerääminen Romanian merenkulkuviranomaisen rekisteröimien alusten osalta toteutettiin ilman mitään menetelmien tulkintaa koskevia ongelmia. Tietokokonaisuuden C1 edellyttämät tiedot voidaan näin ollen kerätä ja toimittaa vuosittain.

Tietojen laadun säilyttämiseksi tietoja ei kuitenkaan voida kerätä sisävesiväylien risteilyaluksista. Todetut ongelmat liittyvät pääasiassa Tonavan-risteilyjen matkustajatietojen luotettavuuteen ja johtuvat subjektiivisesta tavasta tietojen käsittelyssä. Tämä koskee matkan lähtö- ja määräpaikkaa, kuljetun matkan pituutta, matkustajamäärää ja risteilytyyppiä. Siksi tällaiset tiedot jäävät vuosittain tuotettujen tietojen ulkopuolelle.

Henkilöliikennetilastojen keruusta ei raportoitu aiheutuvan lisärasitetta, eikä lisäkustannuksista esitetty huomautuksia.

**Ruotsi**

Ruotsi vahvistaa, että on mahdollista kerätä tiedot kaikista kuljetetuista matkustajista ja kuljetuista matkoista henkilökilometrien laskemiseksi. Vaikka jotkin vastaajat eivät tällä hetkellä mittaa aluskilometrejä, tällaisen tiedon saaminen olisi mahdollista, jos järjestelmät konfiguroitaisiin uudelleen. On siis mahdollista tuottaa matkustajatilastoja sisävesiliikenteen alusten liikkeistä, mutta siihen liittyisi tiettyjä ongelmia. Ongelmat koskevat pääasiassa henkilökilometrejä koskevia tietoja ja alustyyppiä koskevien tietojen antamista.

Tilastojen laadun osalta Ruotsi ei voi toimittaa taulukoita A1 ja A2 varten kattavia tietoja jokiristeilijöistä, joilla on hyttejä matkustajien yöpymistä varten, mutta ongelmat voitaisiin ratkaista jakautumista muuttamalla. Lisäksi rekisteritietojen avulla ei voida tuottaa kaikkia taulukossa C1 vaadittuja tietoja. Jokiristeilyaluksia, päiväristeilyaluksia sekä kaupunki- ja seutuliikenteen aluksia koskevat tiedot puuttuvat, ja vain lautoiksi luokiteltuja aluksia koskevat tiedot voidaan raportoida.

Mahdollisessa tulevassa tietojenkeruumenettelyssä on esitettävä selkeästi tiedonkeruun tarkoitus. Jos kyselytutkimuksesta tulee toistuva, säädetään raportointivelvoitteesta.

Mitä tulee rasitteeseen, suurin osa vastaajista pystyi toimittamaan pyydetyt tiedot nopeasti. Suurin osa vastaajista myös ilmoitti, ettei kysely ollut kovin vaativa. Tämän vuoksi Ruotsi katsoo, että raportoinnista aiheutuva rasite on vähäinen.

Asian helpottamiseksi vastaajien kannalta ja kustannusten vähentämiseksi tiedot voitaisiin saada AIS-järjestelmästä, ja näin voitaisiin laskea henkilökilometrit. Käyttäjille koituvista hyödyistä todetaan, että henkilöliikennettä koskevia tilastoja voitaisiin käyttää suuntausten seurannassa, markkinoiden kehittämisessä ja yleisesti ulkoisessa seurannassa.

Ruotsi katsoo, että vastaajan käyttämään aikaan nähden kustannukset ovat suhteellisen vähäiset, ja arvioi niiden olevan alle 60 000 Ruotsin kruunua kyselyä kohden.

## 2.3. YHTEENVETO PILOTTITUTKIMUSTEN TULOKSISTA

Seitsemästä pilottitutkimuksesta saadaan yleiskuva sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tietojen keruun toteutettavuudesta. Seuraavassa esitetään yhteenveto tutkimuksiin osallistuneiden valtioiden tärkeimmistä huomautuksista sellaisina kuin ne on esitetty niiden yksityiskohtaisissa raporteissa.

Tutkimukset osoittivat, että seitsemässä valtiossa oli merkittäviä eroja sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tietojen keruussa, joten kaikkia saatuja indikaattoreita ei ole asianmukaista vertailla.

Tutkimuksessa paljastui suuri määrä tietolähteitä, joihin sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevat tilastot voisivat perustua. Useimmin mainittuja lähteitä olivat verkkosivujen haravointi, AIS-järjestelmän tehostettu käyttö ja alusrekisterit. Muita merkittäviä lähteitä ovat satamatoimistot, satamaviranomaiset, yritystoiminnan rakennetilastot, lyhyen aikavälin luvut liikevaihdosta, jokiliikenteen tietojärjestelmä ja ulkoiset tietojen toimittajat.

Nykyiset hallinnolliset tiedot eivät ole järkevän tilastotiedon keruun vaatimuksen osalta riittävän kattavia. Eri lähteiden täydentämiseksi sekä kattavampien ja standardoitujen tietojen saamiseksi olisi toteutettava kohdennettuja kyselyjä. Se, missä määrin kohdennetut lisäkyselyt olisivat tarpeen, vaihtelee seitsemän valtion kesken.

Nykyisiä lähteitä on parannettava tietojen määrän ja laadun osalta, jotta saadaan tarvittavat tiedot taulukkoja A1 (Matkustajamäärä lähtömaan, tulomaan, liikennelajin ja alustyypin mukaan), A2 (Jokiristeilyt – matkustajamäärä, henkilökilometrit ja matkojen määrä lähtöalueen, tuloalueen, aluksen kansallisuuden ja risteilytyypin mukaan), B1 (Henkilökilometrien määrä muun aluksen kuin jokiristeilyaluksen tyypin mukaan) ja C1 (Valtiossa rekisteröityjen alustan määrä alustyypin, aluksen kapasiteetin ja aluksen iän mukaan) varten. Tällä hetkellä kaikki seitsemän valtiota eivät kykene toimittamaan kaikkia muuttujia.

Pilottitutkimuksissa paljastui laatuun liittyviä ongelmia, jotka koskivat hallinnollisten tietojen puutteita ja yritysten raportointia. Erityisiä ongelmia havaittiin henkilökilometrejä koskevissa tiedoissa, koska monet yritykset eivät kykene toimittamaan kaikkia tarvittavia tietoja henkilökilometrien laskemiseksi. Myös päiväristeilyistä ja keskimääräisestä käyttöasteesta raportointiin liittyi usein ongelmia. Lisäksi joillain yrityksillä ei ole kaikkia tarvittavia tietoja, kun on kyse vuokra-aluksista tai erityisistä lipputarjouksista. Näiden puutteiden vuoksi yritysten on esitettävä arvioita, mikä puolestaan vaikuttaa niiden toimittamien tietojen laatuun.

Tietopuutteet alusrekistereissä vaikuttavat aluksista raportoimiseen, ja yksi keino aluksia koskevien tietojen keräämiseen on liittää kysely suoraan yritysrekistereihin. Näin alukset yksilöidään ne omistavan yrityksen kautta. Yritysrekistereissä luetellaan kuitenkin NACE Rev. 2 luokassa 50.30 vain yritykset, jotka harjoittavat sisävesiväylien henkilöliikennettä pääasiallisena toimintanaan. Tämä ei siis koske yrityksiä, jotka harjoittavat sisävesiväylien henkilöliikennettä toissijaisena toimintana, vaikka niiden osuus tällaisen liikenteen määrästä on merkittävä.

Tutkimuksissa tuli esiin erityinen ongelma, joka koski ulkomaisten yritysten harjoittamaa kotimaanliikennettä. Ulkomaisilla yrityksillä ei ole velvoitetta tehdä ilmoitusta harjoittamastaan henkilöliikenteestä. Luotettavat ja jäsennellyt tiedot ulkomaisista yrityksistä ja niiden palveluista puuttuvat, ja eurooppalainen alusrekisteri voisi ratkaista ulkomaisten yritysten harjoittamaan kansalliseen liikenteeseen liittyvät ongelmat.

Yksityiskohtaista tietoa koskevat yleiset vaatimukset on sovitettava yhteen menetelmien yksinkertaistamisen kanssa yrityksille aiheutuvan rasitteen rajoittamiseksi. Pilottitutkimuksia

toteuttaneet valtiot painottivat tarvetta rajoittaa tietojen keruun aiheuttamaa rasitetta, joka on erityisen suuri pienille yrityksille. Tätä rasitetta voidaan rajoittaa eri tavoin: aluskapasiteettia koskeva kynnys voitaisiin vahvistaa vähintään 12 matkustajaan, liikennetoiminnasta raportoimisessa voitaisiin soveltaa useamman vuoden välejä ja pienet yritykset voitaisiin vapauttaa raportoimisesta. Rasitetta voitaisiin edelleen rajoittaa rajaamalla soveltamisala vain moottoroituihin aluksiin. Tällöin raportoinnista vapautettaisiin purjealukset, joita käyttävät tavallisesti pienet yritykset ja joiden toteuttamien matkojen reitit vaihtelevat suuresti.

Määritelmiin liittyvien ongelmien osalta lautat voitaisiin määritellä täsmällisemmin tai lauttaliikenne voitaisiin yhdentää kaupunki- ja seutuliikenteeseen. Uuden luokan ”saaristoliikenne” käyttöönottamista voitaisiin harkita Ruotsin ainutlaatuisen laivaliikenteen osalta.

Tutkimusten perusteella tietojenkeruun arvioidut kustannukset vaihtelevat merkittävästi valtioiden välillä. Mikään valtio ei katsonut kustannuksia selvästi liian suuriksi hyötyyn nähden, mutta kustannukset vaihtelevat merkittävästi niiden välillä. Joidenkin mielestä henkilöliikennettä koskevien tietojen kerääminen on helppo sisällyttää niiden nykyiseen toimintaan. Toiset tarkastelivat kehitettävään uuteen infrastruktuuriin liittyviä menoja.

Yhteenvetona todetaan, että vaikka joitakin aukkoja tiedoissa esiintyykin, seitsemässä pilottitutkimuksessa katsotaan, että taulukoiden A1, A2, B1 ja C1 tuottaminen on periaatteessa toteutettavissa.

# 3. MAALISKUUSSA 2020 TOTEUTETUN HENKILÖLIIKENNETILASTOJA KOSKENEEN TUTKIMUKSEN TULOKSET

Eurostat toteutti maaliskuussa 2020 tutkimuksen saadakseen käsityksen henkilöliikennetilastoihin liittyvistä eri näkemyksistä kaikista niistä EU:n jäsenvaltioista, joissa harjoitetaan sisävesiliikennettä. Kysymykset koskivat tietojen keruun kustannuksia ja lisärasitetta, syitä siihen, miksi matkustajatietoja ei kerätä, sekä tietojen keruun toteutettavuutta tulevaisuudessa.

## 3.1. YLEISET TIEDOT

Kyselyyn vastasi kaikkiaan 15 jäsenvaltiota. Näistä yhdeksän vastasi keräävänsä jo joitakin tietoja sisävesiväylien henkilöliikenteestä ja kuusi ilmoitti, ettei kerää tällaisia tietoja.

## 3.2. SISÄVESIVÄYLIEN HENKILÖLIIKENNETTÄ KOSKEVIEN TIETOJEN KERÄÄMISEN KUSTANNUKSET TALOUDELLISTEN RESURSSIEN JA HENKILÖRESURSSIEN OSALTA

Jäsenvaltioissa, joissa kerätään sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevia tilastotietoja, kustannuksia ja rasitetta ei katsota kohtuuttomiksi. Kolmessa valtiossa tietojen keräämisen kustannukset katsottiin minimaalisiksi sekä taloudellisten resurssien että henkilöresurssien kannalta. Nämä valtiot huomauttivat kuitenkin, että nykyinen henkilöstö on pieni ja että kyselyyn vastaaminen, tietojen kerääminen ja tarkastaminen sekä tietojen kokoaminen ja valmistelu julkaisemista varten toteutetaan useissa osastoissa.

Tietoja kerätään hyvin rajallisella ja yleisellä tasolla, ja markkinasegmentillä toimii vain muutama pieni yritys. Tilastoraportit toimitetaan asiasta vastaavien yksiköiden valmisteltavaksi, ja ainoastaan maakohtaisesti aggregoidut tiedot julkaistaan.

Valtiot huomauttivat, että henkilöliikennetilastojen kustannuksia koskevia tietoja ei voida toimittaa erikseen, koska nämä kustannukset sisältyvät sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tilastojen toimittamisen kokonaiskustannuksiin, ja tietoja kerätään tilastoja varten vuosittain erityisen kyselyn pohjalta. Yksi valtio totesi, että taloudellisiin resursseihin sisältyvät pääasiassa kaikki suoraan tai epäsuorasti tilastotietojen keräämiseen liittyvät menot, kuten henkilöstön palkat, tietotekniikkainfrastruktuuri ja sähkö.

### 3.3. SISÄVESIVÄYLIEN HENKILÖLIIKENNETTÄ KOSKEVIEN TIETOJEN KERÄÄMISEN AIHEUTTAMA LISÄRASITE

Valtiot raportoivat erilaisista lisärasitteista, joita ilmeni niiden kerätessä matkustajatietoja.

Kolme valtiota totesi, ettei niille ollut aiheutunut lisärasitetta.

Muut valtiot esittivät kansallisten menetelmien kehittämistä koskevia huomautuksia ja painottivat lisätietolähteiden määrittämisen sekä tietojen keräämisen eri tietolähteistä aiheuttamaa rasitetta. Ne painottivat myös, että vastaajiin oli otettava yhteyttä useaan otteeseen selvennysten saamiseksi. Yhdeksi lisärasitteeksi katsottiin kansallisen lainsäädännön antamisen aikataulu. Aikataulu ja taloudelliset resurssit katsottiin myös pääasiallisiksi rasitteiksi tilastotietojärjestelmien päivittämisessä ja täytäntöönpanossa.

Yhdessä huomautuksessa tarkasteltiin lähteitä, joista tietoa kerätään. Lähteet vaihtelevat hallinnollisista rekistereistä, satamista ja alueellisista matkailuvaliokunnista sisävesiväyläliikennettä harjoittaviin yrityksiin ja liikennepalveluja hallinnoiviin ja tarjoaviin kuntiin.

Yksi valtio huomautti, että sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevia tietoja kerätään, mutta niitä ei voida käsitellä. Toinen valtio täsmensi, että vain matkustaja-alusten ja lauttojen liikennettä koskevia tietoja kerätään, mutta ei risteilyaluksia, päiväristeilyaluksia, vesibusseja ja vesitakseja koskevia tietoja.

### 3.4. JÄSENVALTIOIDEN SYYT SILLE, ETTÄ SISÄVESIVÄYLIEN HENKILÖLIIKENNETTÄ KOSKEVIA TIETOJA EI KERÄTÄ

Valtiot, jotka eivät kerää sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevia tietoja, täsmensivät, ettei tällaisille tiedoille ole ollut käyttäjien kysyntää. Toisena syynä mainittiin oikeudellisen velvoitteen puuttuminen.

Yksi valtio painotti, että pääasiallinen syy sille, että henkilöliikennettä koskevia tietoja ei kerätä, on sen alalla toimiville pienille ja hyvin monille yrityksille aiheuttama suuri hallinnollinen rasite. Tietoja ei ole saatavilla valtionhallinnon organisaatioilta (tai sen paremmin kaupallisilta osapuolilta). Lisäksi tämän nimenomaisen valtion sisävesiväylillä toimii merkittävä määrä ulkomaisia (EU:n ja kolmansien maiden) yrityksiä, ja ulkomaisilta yrityksiltä on vaikea saada tietoja.

Yksi valtio mainitsi erityisesti, ettei sillä ole sisävesiväylillä kuljetettuja matkustajia, koska sisävesiväyliä on vain vähän ja niitä käytetään yksinomaan virkistystarkoituksissa. Kaksi muuta valtiota mainitsi, että sisävesiväylien henkilöliikenne on vähäistä.

### 3.5. SISÄVESIVÄYLIEN HENKILÖLIIKENNETTÄ KOSKEVIEN TIETOJEN KERÄÄMISEN TOTEUTETTAVUUS JA AIKOMUKSET KERÄTÄ TÄLLAISIA TIETOJA TULEVAISUUDESSA

Niistä valtioista, jotka eivät tällä hetkellä kerää tietoja henkilöliikenteestä, jotkin mainitsivat, että tietojen kerääminen olisi niille rasite, koska muuhun liikenteeseen verrattuna sisävesiväylien henkilöliikenne on vähäistä.

Kolme valtiota vastasi kysymykseen viittaamalla omaan pilottitutkimukseensa. Yksi näistä valtioista totesi, että ennen tietojen keruun aloittamista olisi tarkasteltava määritelmiä ja kynnyksiä. Toinen valtio katsoi, että tietojen keruu sisävesiväylien henkilöliikenteestä on toteutettavissa lähitulevaisuudessa. Tämä valtio täsmensi, että sisävesiväylien uutta tietojärjestelmää ollaan parhaillaan perustamassa ja että sitä voitaisiin tulevaisuudessa käyttää hallinnollisten tietojen lähteenä sekä tavara- että henkilöliikenteen osalta.

Yksi valtio vahvisti aikomuksensa aloittaa sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tietojen keräämisen. Kaksi valtiota ilmoitti, etteivät ne suunnittele tällaisten tietojen keräämistä, ja kaksi muuta valtiota aloittaisi tietojen keräämisen ainoastaan, jos sitä koskisi oikeudellinen velvoite.

## 4. PÄÄTELMÄT

Komissio toteaa, että seitsemässä pilottitutkimuksessa on tutkittu perusteellisesti sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tietojen keräämisen toteutettavuutta. Tutkimuksiin osallistuneet valtiot katsovat, että matkustajatietojen kerääminen on enemmän tai vähemmän toteutettavissa.

Tutkimuksissa paljastui kussakin valtiossa matkustajatietojen keräämiseen vaikuttavia eroja parametreissa, kuten tietolähteissä, sisävesiväylien henkilöliikenteessä käytetyissä alustyypeissä ja valtioiden luonnonmaantieteessä. Vaikka kaikissa pilottitutkimuksissa yksilöitiin suuri määrä tietolähteitä hallinnollisista tiedoista verkkosivujen haravointiin, niissä todettiin myös tarve rajoittaa raportoinnista pienille yrityksille aiheutuvaa rasitetta. Tutkimuksissa painotettiin, että vaadittujen panosten on oltava oikeassa suhteessa sisävesiväylien osuuteen kaikista henkilöliikenteen muodoista. Myös tietojen laatua ja tietoaukkoja koskevia huolia esitettiin. Tietojen keruun kustannukset vaihtelevat merkittävästi valtioiden välillä. Niiden määrä liittyy siihen, missä määrin sisävesiväyliä käytetään henkilöliikenteeseen kussakin valtiossa.

Pilottitutkimukset osoittivat, että seitsemässä tutkimukseen osallistuneessa valtiossa olisi mahdollista kerätä tietoja sisävesiväylien henkilöliikenteestä tietyssä määrin, mutta tietojen tarve olisi tasapainotettava niiden saatavuuden ja vastaajiin kohdistuvan rasitteen kanssa.