EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.12.2020
COM(2020) 821 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/974 ze dne 4. července 2018 o statistice přepravy věcí po vnitrozemských vodních cestách

1. ÚVOD

1.1 CÍL ZPRÁVY

Komise má povinnost předkládat zprávy o provádění nařízení (EU) 2018/974 o statistice přepravy věcí po vnitrozemských vodních cestách (dále jen „nařízení“). Konkrétní harmonogram stanovený v článku 9 nařízení stanoví, že Komise předloží zprávu do 31. prosince 2020 a poté každých pět let. Účelem této zprávy je splnit požadavek Komise na předkládání zpráv.

Tato zpráva nastiňuje souvislosti, politické souvislosti a oblast působnosti uvedeného právního předpisu a pojednává o otázkách spojených s jeho prováděním. Závěrečná část popisuje možný budoucí vývoj a předkládá závěry.

1.2 SOUVISLOSTI PRÁVNÍHO RÁMCE

Cílem nařízení bylo poskytnout Komisi, ostatním orgánům EU, vládám členských států a široké veřejnosti srovnatelné, spolehlivé, harmonizované, pravidelné a komplexní statistické údaje o vývoji přepravy věcí přepravovaných po vnitrozemských vodních cestách v rámci EU.

Jelikož nařízení (ES) č. 1365/2006[1] bylo několikrát podstatně změněno, bylo kodifikováno a zrušeno nařízením (EU) 2018/974, aby bylo jasnější a jednotnější. Pouze nařízení Komise (ES) č. 425/2007[2] zůstává v platnosti.

1.3 POLITICKÉ SOUVISLOSTI

Ve srovnání s jinými druhy dopravy, které často čelí problémům s přetížením a kapacitou, je doprava po vnitrozemských vodních cestách spolehlivá a energeticky účinná a má značný potenciál pro širší využití.

Vnitrozemské vodní cesty jsou konkurenceschopnou alternativou silniční dopravy. Tento druh dopravy je zejména alternativou šetrnou k životnímu prostředí, pokud jde o spotřebu energie a emise hluku. Vnitrozemské vodní cesty navíc poskytují vysokou úroveň bezpečnosti, zejména pro přepravu nebezpečných věcí. V neposlední řadě zmírňují zatížení přetížených silničních sítí v hustě obydlených regionech.

Toto odvětví má velký význam pro dopravní politiku. Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“[3] stanoví deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje. Současná politika vnitrozemské plavby na období 2014–2020 je zakotvena v akčním programu Naiades II[4]. Za účelem plnění úkolů v souvislosti s navazujícími programy Naiades a společnou dopravní politikou EU se evropské statistiky vnitrozemských vodních cest používají při vytváření, sledování a hodnocení dopravních politik a dalších politik, jako je fungování vnitřního trhu. Rozvoj společné dopravní politiky EU vyžaduje důkladnou znalost rozsahu nákladní dopravy po vnitrozemských vodních cestách a způsobů, jak se tento druh dopravy mění. Shromažďované údaje rovněž přispívají k

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1365/2006 ze dne 6. září 2006 o statistice přepravy věcí po vnitrozemských vodních cestách a o zrušení směrnice Rady 80/1119/EHS (Úř. věst. L 264, 25.9.2006, s. 1).

[2] Nařízení Komise (ES) č. 425/2007 ze dne 19. dubna 2007, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1365/2006 o statistice přepravy věcí po vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 103, 20.4.2007, s. 26).

[3] KOM(2011) 144 v konečném znění.

[4] https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (k dispozici pouze v angličtině).

podpoře dopravy po vnitrozemských vodních cestách a zároveň pomáhají začlenit tento druh dopravy do intermodálního logistického řetězce.

Zelená dohoda pro Evropu[5] je nová strategie, která má zajistit udržitelnost hospodářství EU tím, že přemění výzvy v oblasti klimatu a životního prostředí v příležitosti ve všech oblastech politiky a zajistí, aby tento přechod byl spravedlivý a inkluzivní pro všechny. Sdělení o Zelené dohodě pro Evropu vyzývá k 90% snížení emisí z dopravy do roku 2050. Prioritní opatření pro přechod k udržitelné a inteligentní mobilitě zahrnují:

- podporu multimodální dopravy,
- podporu zavádění řešení automatizované a propojené mobility napříč různými druhy dopravy,
- lepší řešení externích nákladů na dopravní činnosti prostřednictvím stanovení cen,
- urychlení výroby a zavádění udržitelných alternativních paliv používaných v odvětví dopravy a
- snížení znečištění z dopravy, zejména ve městech.

V zájmu podpory multimodální dopravy vyzývá Zelená dohoda pro Evropu k přesunu 75 % dopravy ze silniční dopravy na železnici a vnitrozemské vodní cesty. Za účelem splnění tohoto cíle navrhne Evropská komise opatření ke zvýšení kapacity vnitrozemské plavby od roku 2021.

1.4 POKRYTÍ ČLENSKÝCH STÁTŮ A OSTATNÍCH ZEMÍ

Nařízení o statistice přepravy věcí po vnitrozemských vodních cestách se vztahuje přímo a v celém rozsahu na všechny členské státy. Nemusí být provedeno ve vnitrostátním právu. Jelikož však dopravu po vnitrozemských vodních cestách nevyužívají všechny členské státy, nařízení se týká pouze těch, kde tento druh dopravy existuje.

Nařízení stanoví prahovou hodnotu, při jejímž překročení jsou členské státy povinny poskytovat údaje: tento požadavek se vztahuje na všechny případy, kdy celkový objem zboží přepravovaného ročně po vnitrozemských vodních cestách přesáhne jeden milion tun. V současné době má povinnost poskytovat údaje dvanáct členských států: Belgie, Bulharsko, Německo, Francie, Chorvatsko, Lucembursko, Maďarsko, Nizozemsko, Rakousko, Polsko, Rumunsko a Slovensko.

Podle nařízení musí země, které překračují prahovou hodnotu jednoho milionu tun, avšak nemají mezinárodní nebo tranzitní dopravu, poskytovat pouze omezený roční soubor údajů (tabulka V1 v příloze V nařízení). V současné době se to nevztahuje na žádný členský stát.

Dobrovolně nyní poskytuje údaje pět členských států: Česko, Itálie, Litva, Finsko a Švédsko. Ačkoli je Česko pod prahovou hodnotou stanovenou nařízením, vykazuje všechny požadované údaje. Ostatní čtyři země poskytují omezený roční soubor údajů (tabulka V1 v příloze V).

Údaje o provozu plavidel poskytují také Belgie, Česko, Lucembursko, Maďarsko, Nizozemsko a Rumunsko (nepovinná tabulka II2 v příloze II).

Mimo Evropskou unii poskytuje čtvrtletní údaje na dobrovolném základě rovněž kandidátská země Srbsko.

[5] COM(2019) 640 final.

Od 1. února 2020, kdy Spojené království opustilo Evropskou unii, Eurostat přidal do svých souborů údajů nový souhrnný ukazatel „Evropská unie – 27 zemí (od roku 2020)“ kromě Spojeného království. Během přechodného období do konce roku 2020 Spojené království nadále zasílá Eurostatu údaje. Tyto údaje jsou zpřístupňovány uživatelům.

2. SLEDOVÁNÍ PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ

2.1 DODRŽOVÁNÍ PRÁVNÍCH POVINNOSTÍ

Dodržování povinností v oblasti poskytování údajů stanovených v nařízení je velmi dobré. Všechny členské státy poskytují požadované soubory údajů. Zpoždění byla zaznamenána pouze v několika případech. Vysoká úroveň dodržování předpisů znamená, že statistiky nákladní dopravy po vnitrozemských vodních cestách v Evropě jsou spolehlivé a vysoce kvalitní.

2.2 METODY SHROMAŽĎOVÁNÍ ÚDAJŮ POUŽÍVANÉ V ČLENSKÝCH STÁTECH

Postupy shromažďování a sestavování údajů se v jednotlivých vykazujících zemích liší, ale řídí se tradičním tokem informací zdola nahoru. Poskytovatelé údajů se v jednotlivých zemích liší, nicméně nejčastějšími zdroji jsou přístavní orgány a orgány odpovědné za provoz plavebních komor. Země doplňují své údaje informacemi získanými z široké škály zdrojů, včetně celních úřadů, sousedních zemí, soukromých provozovatelů, firem a agentur. Devět z vykazujících zemí používá údaje získané z říční informační služby nebo jiných podobných systémů.

Většina příslušných vnitrostátních orgánů před odesláním informací Eurostatu provádí ověřovací kontroly využívající interně vypracované kontrolní postupy. Pravidla ověřování zahrnují mnoho aspektů procesu, včetně formátu údajů, kodifikace, vnitřní konzistentnosti každého datového souboru, konzistentnosti mezi různými soubory údajů a proměnnými a konzistentnosti časových řad.

Všechny vykazující země přímo nebo nepřímo využívají údaje shromážděné na vnitrostátní úrovni, a to buď pro účely politiky, nebo za účelem šíření.

2.3 NÁKLADY A ZÁTĚŽ PRO ČLENSKÉ STÁTY

Eurostat se neustále snaží snižovat a zjednodušovat zátěž a získává od členských států v této věci pravidelnou zpětnou vazbu. Ve spolupráci s národními statistickými úřady provádí specifická opatření ke snížení zátěže spojené se shromažďováním a vykazováním údajů. Patří k nim:

1. vývoj matice vzdáleností pro usnadnění hlášení;
2. vývoj automatizovaných nástrojů a postupů pro předávání a ověřování, které členským státům poskytují zpětnou vazbu týkající se kvality údajů a konkrétních chyb v každém souboru údajů;
3. pořádání pravidelných setkání národních odborníků z členských států, zemí Evropského sdružení volného obchodu (ESVO), kandidátských zemí a potenciálních kandidátských zemí (tj. skupiny odborníků pro statistiku dopravy po vnitrozemských vodních cestách a pracovních skupin) za účelem sdílení osvědčených postupů a diskuse o kvalitě údajů, otázkách a řešeních.

Podle zpětné vazby získané prostřednictvím dotazníku zaslaného členským státům v únoru 2020 považuje většina zemí shromažďování údajů za užitečné a náklady a zátěž spojené se shromažďováním údajů za odůvodněné vzhledem k přínosům shromažďovaných údajů. Jedna země považuje vykazování údajů týkajících se tranzitu za velkou zátěž.

2.4 OVĚŘOVÁNÍ ÚDAJŮ A KVALITA OBDRŽENÝCH STATISTICKÝCH ÚDAJŮ

V technických ujednáních pro předávání údajů bylo dosaženo vysoké úrovně standardizace. Údaje se předávají Eurostatu elektronicky prostřednictvím systému EDAMIS[6],přičemž se dodržuje struktura datových souborů a formát záznamů. Díky ověřovacímu systému zavedenému v systému EDAMIS se rychle odhalují základní chyby a nesprávné kódy a informace se rychle začleňují do produkční databáze Eurostatu.

Jakmile jsou údaje zaneseny do produkční databáze Eurostat, provádějí se u předávaných údajů podrobné kontroly kvality. Toto ověření zahrnuje vnitřní konzistentnost datových souborů, konzistentnost v čase, konzistentnost mezi soubory údajů a srovnání výsledků mezi partnerskými vykazujícími zeměmi (zrcadlové kontroly).

Celkově lze kvalitu údajů považovat za dobrou. Stále je však třeba vyvíjet úsilí, zejména o snížení asymetrií, na které poukázaly zrcadlové kontroly, a o zlepšení vykazování údajů o tranzitu.

2.5 METODICKÁ PODPORA ČLENSKÝM STÁTŮM

Eurostat poskytuje trvalou metodickou a technickou podporu a vyvíjí veškeré úsilí o udržení vysoce kvalitního informačního systému údajů a metadat.

Eurostat vypracoval *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*[7] (referenční příručku pro statistiku vnitrozemské vodní dopravy), která členským státům poskytuje podporu pro provádění nařízení. Referenční příručka se pravidelně (obvykle jednou ročně) aktualizuje tak, aby obsahovala nejnovější informace, dokumentaci nebo pokyny týkající se shromažďování těchto statistik.

2.6 PILOTNÍ STUDIE O DOSTUPNOSTI STATISTICKÝCH ÚDAJŮ TÝKAJÍCÍCH SE OSOBNÍ DOPRAVY PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH

Článek 5 nařízení požaduje, aby Komise ve spolupráci s členskými státy zkoumala vývoj statistiky osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách, též prostřednictvím přeshraničních dopravních služeb. Článek 5 konkrétně stanoví, aby Komise:

a) do 8. prosince 2018 vypracovala metodiku pro shromažďování příslušných údajů;
b) do 8. prosince 2019 zahájila dobrovolné pilotní studie prováděné členskými státy, jež poskytují údaje v rámci oblasti působnosti tohoto nařízení o dostupnosti statistických údajů týkajících se osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách;
c) do 8. prosince 2020 předložila zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

[6] EDAMIS (elektronický informační systém pro správu a řízení datových toků) je informační systém pro provádění politiky jediného kontaktního místa. Všechny soubory údajů vyměňované mezi Eurostatem a jeho partnery na vnitrostátní a mezinárodní úrovni se předávají elektronicky prostřednictvím aplikace EDAMIS. V případě dopravní statistiky je očekávaný formát údajů stanoven v souvisejících právních předpisech a dále upřesněn v technických příručkách.

[7] https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (k dispozici pouze v angličtině).

Článek 5 též stanoví, že se zpráva o provádění pilotních studií předloží Evropskému parlamentu a Radě. V závislosti na výsledcích této zprávy Komise v přiměřené lhůtě předloží případný legislativní návrh na změnu současného nařízení, pokud jde o statistiku osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách.

Část nákladů na pilotní studie Komise pokryla udělením grantů národním statistickým úřadům a jiným vnitrostátním orgánům.

Eurostat spolu s členskými státy vypracoval návrh metodiky pro statistiku osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách. V souladu s čl. 5 odst. 1 nařízení byl tento návrh metodiky dokončen dne 6. prosince 2018 a byl zpřístupněn členským státům k použití v jejich pilotních studiích. Pilotní studie se skládají ze dvou modulů: statistika osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách (modul 1) a statistika nehod na vnitrozemských vodních cestách (modul 2). V červnu 2019 byly uděleny granty na provádění pilotních studií sedmi zemím: Chorvatsku, Německu, Nizozemsku, Rakousku, Polsku, Rumunsku a Švédsku.

Toto téma bylo projednáno v rámci skupiny DIMESA (zasedání ředitelů odvětvových a environmentálních statistik a účtů Eurostatu), která podporuje činnost prováděnou v této oblasti.

2.7 PILOTNÍ STUDIE O DOSTUPNOSTI STATISTICKÝCH ÚDAJŮ TÝKAJÍCÍCH SE NEHOD NA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH

Článek 5 nařízení nepojednává o statistice nehod. Nicméně údaje o nehodách na vnitrozemských vodních cestách jsou pro Komisi další důležitou oblastí. Komise konkrétně usiluje o vytvoření systému pro harmonizované shromažďování statistických údajů o nehodách a mimořádných událostech týkajících se plavidel vnitrozemské plavby, včetně přeshraniční dopravy.

Eurostat zveřejňuje údaje o nehodách souvisejících s pěti druhy dopravy (železniční, silniční, leteckou, námořní a (částečně) vnitrozemskou vodní dopravou). Údaje o nehodách týkajících se železniční, letecké a námořní dopravy shromažďují evropské agentury, které jsou na tyto oblasti zvláště zaměřeny. Generální ředitelství Komise pro mobilitu a dopravu shromažďuje údaje o nehodách na silnicích. Pro údaje o nehodách na vnitrozemských vodních cestách však žádná taková agentura neexistuje. Údaje zveřejňované Eurostatem poskytují některé členské státy dobrovolně (viz *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics* (referenční příručka pro statistiku vnitrozemské vodní dopravy)).

Toto shromažďování však není úplné. Za účelem získání úplných statistických údajů o všech pěti druzích dopravy Eurostat přezkoumal a dále rozvinul metodiku pro nehody v osobní a nákladní dopravě po vnitrozemských vodních cestách a do pilotních studií zahrnul zvláštní modul.

Výsledky tohoto modulu o nehodách pomohou zlepšit shromažďování údajů o nehodách na vnitrozemských vodních cestách.

2.8 ŠÍŘENÍ ÚDAJŮ

Údaje shromažďované podle nařízení zveřejňuje Eurostat prostřednictvím databáze Eurostatu pro šíření údajů, která je zdarma přístupná na internetových stránkách Eurostatu. Tato databáze obsahuje 17 tabulek týkajících se vnitrozemské vodní dopravy s podrobným souborem metadat.

Eurostat rovněž vypracovává tři články „*Statistics Explained*“, které poskytují analýzu údajů pro sdělovací prostředky a širokou veřejnost[8]. Šíření údajů rovněž zahrnuje cílené extrakce údajů pro uživatele a tvůrce politiky, články Eurostatu a údaje v publikacích Eurostatu (např. statistická publikace *Energy, transport and environment statistics*[9]).

3. DALŠÍ ROZVOJ STATISTIK NÁKLADNÍ A OSOBNÍ VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY A NEHOD NA VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH

Sdělení o Zelené dohodě pro Evropu oznámilo soubor transformačních politik napříč hospodářskými odvětvími, včetně dopravy. Statistika vnitrozemské vodní dopravy může pomoci při stanovování a monitorování politických cílů. Toho lze dosáhnout poskytováním údajů o objemu přepravovaného zboží, vybavení a infrastruktuře.

Lze uvažovat o shromažďování nových nebo podrobnějších proměnných, přičemž je třeba zohlednit to, jaké údaje uživatelé potřebují, a pečlivě vyhodnotit pravděpodobné zatížení respondentů. V této souvislosti má zvláštní význam lepší pokrytí údajů podle přístavu nakládky/vykládky a podle druhu nákladu. Je rovněž třeba prozkoumat, jak by stávající nebo nové údaje mohly přispět k monitorování uhlíkové náročnosti a energetické účinnosti vnitrozemské vodní dopravy.

Další oblastí možného zlepšení je harmonizace definic a seznamů kódů mezi vnitrozemskými vodními cestami a jinými druhy dopravy, které se podílejí na intermodální nákladní dopravě. To by přispělo k lepší srovnatelnosti údajů týkajících se dopravy u různých druhů dopravy.

Vnitrozemské vodní cesty by mohly posílit svou úlohu v osobní dopravě. Údaje o cestujících by mohly poskytovat zajímavé informace o využívání různých druhů vnitrozemské vodní dopravy (např. výletní plavby, přeprava trajekty a vodními autobusy atd.).

Komise pracuje na vytvoření harmonizovaného evropského nástroje pro „matici vzdáleností“ na úrovni dopravy mezi přístavy. V této matici je celková vzdálenost mezi přístavy rozdělena na jednotlivé vzdálenosti v každé ze zemí, kterými daná cesta prochází. Jedním z cílů této matice je přispět ke snížení zátěže spojené se shromažďováním údajů týkajících se tranzitu. Její budoucí používání závisí na dostupnosti údajů na úrovni dopravy mezi přístavy. Závisí rovněž na přesnějším a důslednějším určení zeměpisné polohy přístavu a na zlepšení geografické sítě vnitrozemských vodních cest.

Země by měly být vybízeny k tomu, aby poskytovaly údaje podle přístavu nakládky/vykládky a podle druhu nákladu; obě kategorie jsou v současné době poskytovány pouze na dobrovolném základě.

Zeměpisné pokrytí shromažďování statistických údajů by mohlo být rozšířeno prostřednictvím budoucích rozšíření EU a prostřednictvím dobrovolného zapojení třetích zemí a/nebo mezinárodních organizací na základě dohod o spolupráci.

Zpětná vazba získaná prostřednictvím dotazníku zaslaného v únoru 2020 členským státům ukazuje, že pět zemí (z devíti, které odpověděly) nemá na zlepšení stávajícího nařízení žádné konkrétní požadavky. Uvedly, že omezené zdroje, jakož i vyšší náklady a zátěž mohou omezit jejich schopnost shromažďovat nové údaje nebo rozšířit shromažďování stávajících typů údajů (např. údaje o přepravě cestujících nebo údaje rozčleněné podle druhu nákladu). Zároveň uznávají, že stávající evropské iniciativy (jako je Zelená dohoda pro Evropu) mohou

[8] Inland waterways freight transport - quarterly and annual data (k dispozici pouze v angličtině).
Inland waterway transport statistics(k dispozici pouze v angličtině).
Inland waterways - statistics on container transport (k dispozici pouze v angličtině).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (k dispozici pouze v angličtině).

vytvářet nové potřeby údajů, které je nutno vyhodnocovat a projednávat. Byla zdůrazněna potřeba dalšího rozvoje matice vzdáleností pro přepravu po vnitrozemských vodních cestách, zejména proto, že se tím sníží zátěž spojená se shromažďováním údajů o tranzitu. Rovněž by měla být zvážena lepší harmonizace definic.

4. ZÁVĚRY

Získané zkušenosti a výsledky dosažené na základě prováděcího nařízení (EU) 2018/974 lze hodnotit jako pozitivní. Mechanismus, který je dobře zaveden jak na úrovni Eurostatu, tak na vnitrostátní úrovni, umožňuje vysoce kvalitní srovnatelné výsledky.

Eurostat přijímá veškerá nezbytná opatření na pomoc členským státům při provádění nařízení. Vyvinul vhodný informační systém a zavedl komunikační metody, které pomáhají minimalizovat zátěž vykazujících zemí spojenou se správou údajů. Eurostat rovněž podporuje další zlepšování kvality údajů a snižování zátěže spojené se shromažďováním a vykazováním údajů.

Pokud jde o využívání shromažďovaných údajů, získané výsledky lze okamžitě používat při vypracovávání, provádění a monitorování politik v oblasti dopravy po vnitrozemských vodních cestách na vnitrostátní úrovni i na úrovni EU.