EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 12. 2020
COM(2020) 821 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/974 zo 4. júla 2018 o štatistike prepravy tovaru po vnútrozemských vodných cestách

1. ÚVOD

1.1. CIEĽ SPRÁVY

Komisia má povinnosť podávať správy o vykonávaní nariadenia (EÚ) 2018/974 o štatistike prepravy tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ďalej len „nariadenie“). Konkrétny harmonogram stanovený v článku 9 nariadenia určuje Komisii podať správu do 31. decembra 2020 a následne každých 5 rokov. Účelom tejto správy je splniť požiadavku Komisie na podávanie správ.

V tejto správe sa vysvetľujú okolnosti, politický kontext a rozsah pôsobnosti právnych predpisov, a diskutuje sa v nej o otázkach súvisiacich s jej vykonávaním. V poslednom oddiele sa opisuje možný budúci vývoj a uvádzajú sa závery.

1.2. SÚVISLOSTI PRÁVNEHO RÁMCA

Nariadenie bolo navrhnuté s cieľom poskytnúť Komisii, ostatným inštitúciám EÚ, národným vládam a širokej verejnosti porovnateľné, spoľahlivé, harmonizované, pravidelné a zrozumiteľné štatistické údaje o vývoji v oblasti prepravy tovaru po vnútrozemských vodných cestách v rámci EÚ.

Keďže nariadenie (ES) č. 1365/2006 [1] bolo niekoľkokrát podstatne zmenené, bolo kodifikované a zrušené nariadením (EÚ) 2018/974 s cieľom urobiť ho zrozumiteľnejším a jednoduchším. Účinné zostáva iba nariadenie Komisie (ES) č. 425/2007[2].

1.3. POLITICKÝ KONTEXT

V porovnaní s ostatnými druhmi dopravy, ktoré často čelia preťaženiu a problémom s kapacitou, je preprava po vnútrozemských vodných cestách spoľahlivá a energeticky úsporná, a má významný potenciál na to, aby sa používala vo vyššej miere.

Vnútrozemské vodné cesty sú konkurencieschopnou alternatívou cestnej dopravy. Tento druh dopravy je alternatívou, ktorá je šetrná k životnému prostrediu z hľadiska spotreby energie, ako aj emisií hluku. Vnútrozemské vodné cesty navyše poskytujú vysokú úroveň bezpečnosti, najmä pokiaľ ide o prepravu nebezpečného tovaru. Nakoniec zmierňujú zaťaženie preplnených cestných sietí v husto osídlených regiónoch.

Tento sektor má veľký význam pre dopravnú politiku. V Bielej knihe – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje[3] sa stanovuje 10 cieľov pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje. Súčasná politika v oblasti vnútrozemskej plavby na roky 2014 – 2020 je zakotvená v akčnom pláne programu Naiades II [4]. Štatistiky o európskej vnútrozemskej vodnej doprave sa využívajú pri vytváraní, monitorovaní a hodnotení dopravných politík a iných politík, ako je fungovanie vnútorného trhu, s cieľom vykonávať úlohy v súvislosti s nasledujúcimi programami Naiades a so spoločnou dopravnou politikou

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1365/2006 zo 6. septembra 2006 o štatistike prepravy tovaru po vnútrozemských vodných cestách, ktorým sa zrušuje smernica Rady 80/1119/EHS (Ú. v. EÚ L 264, 25.9.2006, s. 1).

[2] Nariadenie Komisie (ES) č. 425/2007 z 19. apríla 2007, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1365/2006 o štatistike prepravy tovaru po vnútrozemských vodných cestách (Ú. v. EÚ L 103, 20.4.2007, s. 26).

[3] KOM(2011) 144 v konečnom znení.

[4] https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (dostupné iba v angličtine).

EÚ. Vývoj spoločnej dopravnej politiky EÚ si vyžaduje hlboké znalosti o rozsahu nákladnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách a spôsoboch, akými sa tento druh dopravy mení. Zozbierané údaje takisto pomáhajú podporovať prepravu po vnútrozemských vodných cestách a zároveň pomáhajú tento druh dopravy integrovať do intermodálneho logistického reťazca.

Európska zelená dohoda[5] je novou stratégiou rastu, ktorej cieľom je dosiahnuť udržateľné hospodárstvo EÚ tým, že sa výzvy v oblasti klímy a životného prostredia premenia na príležitosti vo všetkých oblastiach politiky a umožní sa spravodlivá a inkluzívna transformácia pre všetkých. Európska zelená dohoda vyzýva na 90 % zníženie emisií z dopravy do roku 2050. Medzi prioritné opatrenia na prechod na udržateľnú a inteligentnú mobilitu patrí:

- posilňovanie multimodálnej dopravy,
- podpora realizácie riešení automatizovanej a prepojenej mobility vo všetkých druhoch dopravy,
- lepšie riešenie externých nákladov na dopravné činnosti prostredníctvom oceňovania,
- zvýšenie výroby a zavádzania udržateľných alternatívnych dopravných palív a
- znižovanie znečistenia pochádzajúceho z dopravy, najmä v mestách.

S cieľom posilniť multimodálnu dopravu Európska zelená dohoda vyzýva na presun 75 % dopravy z ciest na vnútrozemské vodné cesty. Aby bol tento cieľ splnený, Európska komisia navrhne opatrenia s cieľom zvýšiť kapacitu vnútrozemskej plavby od roku 2021.

1.4. POKRYTIE ČLENSKÝCH ŠTÁTOV A OSTATNÝCH KRAJÍN

Uvedené nariadenie o štatistike prepravy tovaru po vnútrozemských vodných cestách sa uplatňuje priamo a v celom rozsahu vo všetkých členských štátoch. Nemusí byť transponované do vnútroštátnych právnych predpisov. Keďže nie všetky členské štáty využívajú prepravu po vnútrozemských vodných cestách, nariadenie sa uplatňuje iba v tých členských štátoch, kde tento druh dopravy existuje.

Nariadenie stanovuje prahovú hodnotu, po presiahnutí ktorej majú členské štáty povinnosť poskytovať údaje: požiadavka sa vzťahuje na všetky štáty, kde celkový objem tovaru ročne prepraveného po vnútrozemských vodných cestách prekročí jeden milión ton. V súčasnosti má povinnosť poskytovať údaje 12 členských štátov: Belgicko, Bulharsko, Nemecko, Francúzsko, Chorvátsko, Luxembursko, Maďarsko, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Rumunsko a Slovensko.

Podľa nariadenia sú krajiny presahujúce prahovú hodnotu jeden milión ton, ale bez medzinárodnej alebo tranzitnej prepravy, povinné poskytovať iba obmedzený ročný súbor údajov (tabuľka V1 v prílohe V k nariadeniu). V súčasnosti to neplatí pre žiadny členský štát.

Päť členských štátov v súčasnosti poskytuje údaje dobrovoľne: Česko, Taliansko, Litva, Fínsko, Švédsko. Česko vykazuje všetky požadované údaje aj napriek tomu, že sa nachádza pod prahovou hodnotou stanovenou v nariadení. Zvyšné štyri krajiny poskytujú obmedzený ročný súbor údajov (tabuľka V1 v prílohe V).

Belgicko, Česko, Luxembursko, Maďarsko, Holandsko a Rumunsko takisto poskytujú údaje o preprave plavidlami (nepovinné tabuľka II2 v prílohe II).

[5] COM(2019) 640 final.

Mimo EÚ takisto dobrovoľne poskytuje štvrťročné údaje Srbsko, kandidátska krajina.

Od 1. februára 2020, keď Spojené kráľovstvo vystúpilo z Európskej únie, Eurostat doplnil do svojich súborov údajov nový agregát „Európska únia – 27 krajín (od roku 2020)“, v ktorom nie je zahrnuté Spojené kráľovstvo. Počas prechodného obdobia do konca roka 2020 Spojené kráľovstvo pokračuje v zasielaní údajov Eurostatu. Tieto údaje sú sprístupnené používateľom.

2. SLEDOVANIE VYKONÁVANIA NARIADENIA

2.1. PLNENIE ZÁKONNÝCH POVINNOSTÍ

Plnenie povinností poskytovať údaje, ktoré sú stanovené v nariadení, je na veľmi dobrej úrovni. Všetky členské štáty poskytujú požadované súbory údajov. Oneskorenia boli zaznamenané iba v niekoľkých prípadoch. Vysoká úroveň plnenia povinností znamená, že štatistiky o nákladnej preprave po vnútrozemských vodných cestách v Európe sú spoľahlivé a majú vysokú kvalitu.

2.2. SPÔSOBY ZBERU ÚDAJOV POUŽÍVANÉ V ČLENSKÝCH ŠTÁTOCH

Proces zberu a spracovania údajov je vo vykazujúcich krajinách rozdielny, ale prebieha na základe klasického toku informácií zdola nahor. Poskytovatelia údajov sú medzi krajinami rozdielni, vo väčšine prípadov však ide o orgány zodpovedné za prístavy a plavebné komory. Krajiny dopĺňajú svoje údaje o informácie získané z mnohých zdrojov, ako sú napr. colné úrady, susedné krajiny, súkromní prevádzkovatelia, spoločnosti a agentúry. Deväť z vykazujúcich krajín využíva údaje získané z riečnych informačných služieb alebo iných podobných systémov.

Väčšina príslušných vnútroštátnych orgánov overuje ich správnosť prostredníctvom interne vyvinutých kontrolných postupov. Pravidlá overovania správnosti upravujú mnohé aspekty tohto procesu vrátane formátu údajov, ich kódovania, internej konzistentnosti každého súboru údajov, konzistentnosti medzi súbormi údajov a premennými, a konzistentnosti časových radov.

Všetky vykazujúce krajiny používajú priamo alebo nepriamo údaje zozbierané na národnej úrovni buď na tvorbu politických opatrení alebo na účely zverejňovania.

2.3. NÁKLADY A ZAŤAŽENIE ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Eurostat sa neustále snaží znížiť a zjednodušiť zaťaženie a pravidelne prijíma spätnú väzbu od členských štátov v tejto oblasti. V spolupráci s národnými štatistickými úradmi zavádza konkrétne opatrenia s cieľom znížiť zaťaženie spojené so zberom údajov a predkladaním správ. Patria k nim:

1. vývoj dištančnej matice s cieľom uľahčiť podávanie správ;
2. vývoj nástrojov na automatizované zasielanie a overovanie mikroúdajov a postupov, ktoré poskytujú spätnú väzbu členským štátom týkajúcu sa kvality údajov a konkrétnych chýb v každom súbore údajov;
3. organizovanie pravidelných stretnutí národných odborníkov z členských krajín, krajín Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO), kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov (t. j. skupina odborníkov pre štatistiky prepravy po vnútrozemských vodných cestách a osobitné skupiny) s cieľom vymieňať si osvedčené postupy a diskutovať o kvalite údajov, otázkach a budúcom pokroku.

Podľa spätnej väzby získanej prostredníctvom dotazníka zaslaného členským štátom vo februári 2020 považuje väčšina krajín zber údajov za užitočný a náklady a zaťaženie spojené so zberom údajov za opodstatnené vzhľadom na prínosy zozbieraných údajov. Jedna krajina považuje podávanie správ o údajoch o tranzite za veľké zaťaženie.

2.4. OVEROVANIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV A KVALITA PRIJATÝCH ŠTATISTICKÝCH ÚDAJOV

V technických riešeniach v oblasti prenosu údajov sa dosiahla veľká úroveň normalizácie. Údaje sa Eurostatu zasielajú elektronicky prostredníctvom systému EDAMIS[6] pričom sa rešpektuje štruktúra súborov údajov a formát záznamu. Vďaka systému overovania, ktorý je zavedený v systéme EDAMIS, sú základné chyby a nesprávne kódy rýchlo zistené a informácie sa rýchlo začlenia do produkčnej databázy Eurostatu.

Po nahratí údajov do produkčnej databázy Eurostatu prebehnú podrobné kvality kontroly zaslaných údajov. Toto overenie zahŕňa vnútornú konzistentnosť súborov údajov, časovú konzistentnosť, konzistentnosť medzi súbormi údajov, a porovnanie výsledkov medzi partnerskými vykazujúcimi krajinami (zrkadlové štatistiky).

Kvalita údajov sa celkovo môže považovať za dobrú. Je však stále potrebné vyvíjať úsilie najmä s cieľom znižovať asymetrie zdôraznené v zrkadlových štatistikách a zlepšiť podávanie správ o údajoch o tranzite.

2.5. METODICKÁ PODPORA ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Eurostat poskytuje nepretržitú metodickú a technickú podporu a vyvíja maximálne úsilie na zachovanie informačného systému údajov a metaúdajov vysokej kvality.

Eurostat vydal Referenčnú príručku o štatistike vnútrozemskej vodnej dopravy[7], ktorá poskytuje členským štátom usmernenia týkajúce sa vykonávania nariadenia. Referenčná príručka sa (zvyčajne každoročne) aktualizuje o najnovšie informácie, dokumentáciu alebo usmernenia týkajúce sa zberu týchto štatistických údajov.

2.6. PILOTNÉ ŠTÚDIE O DOSTUPNOSTI ŠTATISTICKÝCH ÚDAJOV TÝKAJÚCICH SA PREPRAVY OSÔB PO VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CESTÁCH

V článku 5 nariadenia sa od Komisie vyžaduje, aby v spolupráci s členskými štátmi skúmala vývoj štatistík o preprave osôb po vnútrozemských vodných cestách vrátane cezhraničných dopravných služieb. Konkrétnejšie sa v článku 5 stanovuje, že Komisia:

a) do 8. decembra 2018 vypracuje metodiku pre príslušný zber údajov;
b) do 8. decembra 2019 začne dobrovoľné pilotné štúdie, ktoré budú vykonávať členské štáty, ktoré poskytujú údaje v rámci rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia o dostupnosti štatistických údajov týkajúcich sa prepravy osôb po vnútrozemských vodných cestách;
c) do 8. decembra 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu.

---

[6] EDAMIS (elektronický riadiaci a informačný systém pre tok údajov) je informačný systém na vykonávanie politiky jednotného kontaktného miesta. Všetky súbory údajov, ktoré sa vymenia medzi Eurostatom a jeho partnermi na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni, sú zasielané elektronicky prostredníctvom aplikácie EDAMIS. V prípade štatistiky dopravy je očakávaný formát údajov stanovený v súvisiacich právnych predpisoch a ďalej spresnený v technických príručkách.

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

V článku 5 sa takisto stanovuje, že uvedená správa Európskemu parlamentu a Rade musí obsahovať výsledky uvedených pilotných štúdií. Komisia v závislosti od výsledkov uvedenej správy a v primeranej lehote v prípade potreby predloží legislatívny návrh na zmenu súčasného nariadenia, pokiaľ ide o štatistiky týkajúce sa prepravy osôb po vnútrozemských vodných cestách.

Komisia uhradila časť nákladov na pilotné štúdie udelením grantov národným štatistickým úradom a iným vnútroštátnym orgánom.

Eurostat spolu s členskými štátmi vyvinul návrh metodiky pre štatistiky o preprave osôb po vnútrozemských vodných cestách. V súlade s článkom 5 ods. 1 nariadenia bol návrh metodiky dokončený 6. decembra 2018 a sprístupnený členským štátom na použitie v ich pilotných štúdiách. Pilotné štúdie sa skladajú z dvoch modulov: štatistiky o preprave osôb po vnútrozemských vodných cestách (modul 1) a štatistiky o nehodách spojených s vnútrozemskými vodnými cestami (modul 2). Na vykonávanie pilotných štúdií boli v roku 2019 udelené granty siedmim krajinám: Nemecku, Chorvátsku, Holandsku, Rakúsku, Poľsku, Rumunsku a Švédsku.

O téme diskutovali riaditelia sektorových a environmentálnych štatistík a účtov Eurostatu (DIMESA), ktorí podporujú prácu, ktorá bola v tejto oblasti vykonaná.

2.7. PILOTNÉ ŠTÚDIE O DOSTUPNOSTI ŠTATISTICKÝCH ÚDAJOV TÝKAJÚCICH SA NEHÔD SPOJENÝCH S VNÚTROZEMSKÝMI VODNÝMI CESTAMI

Článok 5 nariadenia sa netýka štatistík o nehodách. Údaje o nehodách spojených s vnútrozemskými vodnými cestami sú však pre Komisiu ďalšou významnou oblasťou. Jej cieľom je najmä vyvinúť systém harmonizovaného zberu štatistík o nehodách a incidentoch spojených s vnútrozemskými vodnými cestami vrátane cezhraničnej premávky.

Eurostat zverejňuje údaje o nehodách spojených s piatimi druhmi dopravy [železničnou, cestnou, leteckou, námornou a vnútrozemskou vodnou (čiastočne)]. Údaje o nehodách spojených so železničnou, leteckou a námornou dopravou zbierajú európske agentúry, ktoré sa osobitne zameriavajú na uvedené oblasti. Generálne riaditeľstvo Komisie pre mobilitu a dopravu zbiera údaje o nehodách spojených s cestnou dopravou. V súvislosti s údajmi o nehodách spojených s vnútrozemskými vodnými cestami však takáto agentúra neexistuje. Údaje zverejnené Eurostatom niektoré členské štáty poskytujú dobrovoľne (pozri Referenčnú príručku o štatistike vnútrozemskej vodnej dopravy).

Tento zber však nie je úplný. S cieľom získať úplné štatistické údaje o všetkých piatich druhoch dopravy Eurostat preskúmal a ďalej rozvinul metodiku v súvislosti s nehodami v osobnej a nákladnej preprave po vnútrozemských vodných cestách a zahrnul do pilotných štúdií špecializovaný modul.

Výsledky tohto modulu o nehodách pomôžu vylepšiť zber údajov o nehodách spojených s vnútrozemskými vodnými cestami.

2.8. ZVEREJŇOVANIE ÚDAJOV

Eurostat zverejňuje údaje zozbierané podľa uvedeného nariadenia prostredníctvom informačnej databázy Eurostatu, ktorá je bezplatne prístupná na webovom sídle Eurostatu. Databáza obsahuje 17 tabuliek o preprave po vnútrozemských vodných cestách, ktoré sú doplnené o podrobné súbory metaúdajov.

Eurostat takisto vytvára tri články *Statistics Explained* (Štatistika v kocke), ktoré poskytujú analýzu údajov pre médiá a širokú verejnosť[8]. Šírenie údajov takisto zahŕňa prispôsobené extrakcie údajov pre používateľov a tvorcov politiky, správy Eurostatu a údaje v publikáciách Eurostatu [napr. štatistická kniha *Energy, transport and environment statistics* (Štatistiky o energetike, doprave a životnom prostredí)[9]].

3. ĎALŠÍ VÝVOJ ŠTATISTÍK O PREPRAVE NÁKLADOV PO VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CESTÁCH, CESTUJÚCICH A NEHODÁCH

V Európskej zelenej dohode sa oznámil súbor politík transformácie vo všetkých hospodárskych odvetviach vrátane dopravy. Štatistiky o vnútrozemskej vodnej doprave môžu pomôcť pri stanovovaní cieľov politiky a ich monitorovaní. To sa dosiahne poskytovaním údajov o objemoch prepraveného tovaru, zariadeniach a infraštruktúre.

Existuje možnosť naplánovať zber nových alebo podrobnejších premenných, pričom sa zohľadnia potreby používateľov údajov a starostlivo posúdi pravdepodobné zaťaženie respondentov. V tejto súvislosti má lepšie pokrytie údajov podľa prístavu nakládky/vykládky a údajov podľa druhu nákladu veľký význam. Takisto je potrebné skúmať to, ako by existujúce alebo nové údaje mohli prispieť k monitorovaniu uhlíkovej náročnosti a energetickej účinnosti vnútrozemskej vodnej dopravy.

Ďalšia oblasť možného zlepšenia je harmonizácia definícií a číselníkov medzi vnútrozemskou vodnou dopravou a inými druhmi dopravy zahrnutými v intermodálnej nákladnej doprave. Prispelo by to k lepšej porovnateľnosti dopravných údajov pre rôzne druhy dopravy.

Vnútrozemské vodné cesty majú potenciál zvýšiť svoju úlohu v osobnej doprave. Údaje o cestujúcich by mohli poskytnúť zaujímavé informácie o používaní rôznych druhov vnútrozemskej vodnej dopravy (napr. okružné plavby, preprava trajektmi a vodnými autobusmi atď.)

Komisia pracuje na vytvorení harmonizovaného európskeho nástroja „dištančnej matice“ na úrovni medzi prístavmi. V matici je celková vzdialenosť z prístavu do prístavu rozdelená na jednotlivé vzdialenosti, ktoré sa počas cesty prejdú v každej z krajín. Jedným z cieľov matice je pomôcť znižovať zaťaženie spojené so zberom údajov o tranzite. Uplatňovanie tejto matice v budúcnosti závisí od dostupnosti údajov na úrovni medzi prístavmi. Závisí aj od presnejšej a konzistentnej identifikácie geografickej polohy prístavu a od zlepšovania geografickej siete vnútrozemských vodných ciest.

Krajiny by mali byť vedené k tomu, aby poskytovali údaje podľa prístavu nakládky/vykládky a podľa druhu nákladu. Údaje v oboch kategóriách sú v súčasnosti poskytované iba dobrovoľne.

Geografické pokrytie štatistického zberu by mohlo byť rozšírené prostredníctvom budúceho rozširovania EÚ a prostredníctvom dobrovoľného zapojenia tretích krajín a/alebo medzinárodných organizácií prostredníctvom dohôd o spolupráci.

Zo spätnej väzby získanej prostredníctvom dotazníka, ktorý bol členským štátom zaslaný vo februári 2020, vyplýva, že päť krajín (z deviatich, ktoré odpovedali) nemajú na mysli žiadne konkrétne požiadavky týkajúce sa vylepšovania súčasného nariadenia. Krajiny spomenuli, že obmedzené zdroje, ako aj zvýšené náklady a zaťaženie, môžu obmedzovať ich schopnosť

[8] Inland waterways freight transport - quarterly and annual data (dostupné iba v angličtine).
Inland waterway transport statistics (dostupné iba v angličtine).
Inland waterway- doprave (dostupné iba v angličtine).

[9] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (dostupné iba v angličtine).

zbierať nové údaje alebo rozširovať zber existujúcich druhov údajov (napr. údaje o osobnej doprave alebo údaje rozdelené podľa druhu nákladu). Zároveň uznávajú, že súčasné európske iniciatívy (ako je Európska zelená dohoda) môžu spôsobiť to, že nové údaje bude potrebné vyhodnotiť a prediskutovať. Bola zdôraznená potreba ďalej rozvinúť dištančnú maticu pre prepravu po vnútrozemských vodných cestách najmä preto, že zníži zaťaženie spojené so zberom údajov o tranzite. Takisto by sa mala zvážiť lepšia harmonizácia vymedzenia.

4. ZÁVERY

Skúsenosti a výsledky získané pri vykonávaní nariadenia (EÚ) 2018/974 možno považovať za pozitívne. Mechanizmus, ktorý dobre funguje na úrovni Eurostatu, ako aj na vnútroštátnej úrovni, umožňuje porovnateľné výsledky vysokej kvality.

Eurostat prijíma všetky potrebné opatrenia s cieľom pomôcť členským štátom vykonávať nariadenie. Vyvinul vhodný informačný systém a zaviedol komunikačné metódy, ktoré pomáhajú minimalizovať zaťaženie vykazujúcich krajín spojené so správou údajov. Eurostat takisto poskytuje podporu s cieľom zlepšiť kvalitu údajov a znížiť zaťaženie spojené so zberom a vykazovaním údajov.

Pokiaľ ide o využívanie zozbieraných údajov, získané výsledky sa priamo uplatňujú pri vývoji, vykonávaní a monitorovaní politík v oblasti prepravy po vnútrozemských vodných cestách na vnútroštátnej úrovni a na úrovni EÚ.