

Bruxelles, den 11. marts 2026
(OR. en)

7248/26

STATIS 16
TRANS 147
COMPET 312

FØLGESKRIVELSE

fra: Martine DEPRez, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 4. marts 2026

til: Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Vedr.: RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/974 af 4. juli 2018 om statistik over godstransport ad indre vandveje

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 107 final.

Bilag: COM(2026) 107 final



Bruxelles, den 4.3.2026
COM(2026) 107 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/974 af 4.
juli 2018 om statistik over godstransport ad indre vandveje

Indhold

| | | |
|------|--|----|
| 1. | INDLEDNING | 2 |
| 1.1. | Baggrund | 2 |
| 1.2. | Politisk baggrund | 2 |
| 1.3. | Dækning af medlemsstater og andre lande | 3 |
| 2. | OPFØLGNING PÅ GENNEMFØRELSEN AF FORORDNINGEN | 4 |
| 2.1. | Overholdelse af retlige forpligtelser | 4 |
| 2.2. | Metoder til dataindsamling anvendt af medlemsstaterne | 5 |
| 2.3. | Omkostninger og byrder ved dataindsamling og rapportering for medlemsstaterne ... | 5 |
| 2.4. | Validering og kvalitetskontrol af modtagne data | 6 |
| 2.5. | Metodologisk støtte ydet af Eurostat til medlemsstaterne | 7 |
| 2.6. | Datadeling | 8 |
| 2.7. | Statistik over passagertransport ad indre vandveje | 9 |
| 3. | Mulige fremtidige udviklinger inden for statistik over transport ad indre vandveje . | 10 |
| 4. | KONKLUSIONER | 12 |

1. INDLEDNING

1.1. BAGGRUND

Forordning (EU) 2018/974 om statistik over godstransport ad indre vandveje¹ (forordningen) sikrer sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede, regelmæssige og omfattende statistiske data om godstransport ad indre vandveje i EU. Sådanne data yder støtte til ministerier, sammenslutninger, rederier, operatører, der anvender indre vandveje og havne til godstransport, samt politiske beslutningstagere. Statistikker over transport ad indre vandveje bidrager til at overvåge og udvikle regionale, nationale og transeuropæiske politikker, understøtter infrastrukturplanlægning og trafikkontrol og giver værdifulde oplysninger om en trafikoverflytning til rene transportformer. De fungerer også som en fælles kilde til oplysninger i hele EU og samler data om de varer, der transporteres ad indre vandveje for hvert land i stedet for de enkelte floder.

I henhold til forordningens artikel 9 skal Kommissionen, efter høring af Udvalget for det Europæiske Statistiske System, aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvordan forordningen gennemføres, og om mulige fremtidige udviklinger. Den første rapport skulle foreligge senest den 31. december 2020², og efterfølgende rapporter skal udarbejdes hvert femte år. Denne er den anden rapport.

I afsnit 1 i denne rapport forklares den politiske kontekst og forordningens anvendelsesområde i medlemsstaterne og andre lande. I afsnit 2 gives en opfølgning på, hvordan forordningen gennemføres af medlemsstaterne og Kommissionen (Eurostat). Dette omfatter overholdelse af lovgivningen, dataindsamlingsmetoder anvendt af medlemsstaterne, omkostninger og byrder for dem, Eurostats datavalidering og kvalitetskontrol, metodologisk støtte til medlemsstaterne fra Eurostat samt oplysninger om datadeling.

I sidste del af afsnit 2 beskrives udviklingen i statistikkerne over passagertransport ad indre vandveje. I afsnit 3 sammenfattes potentielle fremtidige udviklinger i statistikkerne over godstransport og passagertransport ad indre vandveje, og i afsnit 4 fremlægges rapportens vigtigste konklusioner.

1.2. POLITISK BAGGRUND

Transport ad indre vandveje er en vigtig del af Europas transportsystem med et netværk på over 49 684 km i 20 EU-medlemsstater³. Sammenlignet med andre transportformer, som ofte oplever trafikpropper og kapacitetsproblemer, er transport ad indre vandveje et mere pålideligt og energieffektivt alternativ, som også har et betydeligt potentiale for udvidet anvendelse. Sammen med jernbanetransport har transport ad indre vandveje længe været anerkendt som en af de mest

¹ EUT L 179 af 16.7.2018, s. 14. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/974/oj>.

² Den første rapport blev vedtaget den 18. december 2020 (COM(2020) 821 final).

³ Beregningen er baseret på data, der er tilgængelige på

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_if_infrastr_custom_16182625/default/table?lang=en (foreligger på engelsk, fransk og tysk). Den samlede netlængde er baseret på data fra 2023, undtagen for Belgien, hvor de senest tilgængelige data er fra 2008.

CO₂-effektive transportformer til transport af varer. Den anses derfor for afgørende for EU's initiativer, herunder målene om en trafikoverflytning for at reducere CO₂-emissionerne i transportsektoren⁴. Desuden genererer transport ad indre vandveje lavere støjemissioner og giver et højt sikkerhedsniveau, hvilket er en betydelig fordel, især for transport af farligt gods. Indre vandveje letter også byrden på overbelastede vejnet i tætbefolkede områder⁵.

I betragtning af disse styrker kan transport ad indre vandveje potentielt spille en afgørende rolle i EU's transportsystem. Europa-Kommissionen anerkender det betydelige vækstpotentiale i transport ad indre vandveje og er fast besluttet på at styrke dens konkurrenceevne og rolle inden for det intermodale logistiknet. Denne forpligtelse afspejles i Naiades III-handlingsprogrammet⁶. Programmet fokuserer primært på at flytte mere gods til Europas floder og kanaler og på at overgå til nulemissionspramme senest i 2050. Det omfatter også foranstaltninger til at fremme udvikling og udbredelse af nulemissions- og nulaffaldsteknologier til fartøjer og indlandshavne. Naiades III-handlingsprogrammet er i overensstemmelse med den europæiske grønne pagt⁷ og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁸, som har til formål at øge transporten ad indre vandveje og nærskibsfarten med 25 % senest i 2030 og til 50 % senest i 2050.

Europæiske statistikker over transport ad indre vandveje er afgørende for udvikling, overvågning og evaluering af initiativer og politikker under Naiades III-programmet og andre EU-programmer for miljø, transport og det indre marked. Sådanne initiativer og politikker kræver indgående kendskab til omfanget af transport ad indre vandveje og de måder, hvorpå denne transportform udvikler sig over tid.

1.3. DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Forordningen gælder umiddelbart og er bindende i alle enkeltheder i hver medlemsstat. Det er ikke nødvendigt at gennemføre forordningen i national lovgivning. Der findes imidlertid ikke transport ad indre vandveje i alle medlemsstater. Forordningens virkning er derfor begrænset til de medlemsstater, hvor denne transportform findes.

For de medlemsstater, der har godstransport ad indre vandveje, fastsætter forordningen en tærskel, over hvilken landene er forpligtet til at levere data. Rapporteringspligten gælder for alle medlemsstater, hvor den samlede mængde gods, der årligt transporteres ad indre vandveje, overstiger 1 mio. ton. I øjeblikket er 11 medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Tyskland, Frankrig, Kroatien, Luxembourg, Ungarn, Nederlandene, Østrig, Rumænien og Slovakiet) forpligtet til at levere data for alle nedenstående obligatoriske tabeller, der er opført i bilag I-IV:

- I1: Godstransport efter godstype (årlige data)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0324> (foreligger kun på engelsk).

⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en (foreligger på alle EU's officielle sprog).

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en (foreligger på alle officielle EU-sprog).

⁷ COM(2019) 640 final,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0640&qid=1758888521529>.

⁸ COM(2020) 789 final,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789&qid=1758888687830>.

- III: Transport efter fartøjets nationalitet og type (årlige data)
- III1: Containertransport efter godstype (årlige data)
- IV1: Transport efter fartøjernes nationalitet (kvartalsdata)
- IV2: Containertransport efter fartøjernes nationalitet (kvartalsdata)

Blandt de lande, der er forpligtet til at levere data, fremlægger Belgien, Ungarn⁹ og Luxembourg også data for den valgfrie tabel II2: Skibstrafik (årlige data) i forordningens bilag II.

I henhold til forordningen skal lande, der overskrider tærsklen på 1 mio. ton, men som ikke har international trafik eller transittrafik, kun indsende en reduceret tabel V1: Godstransport (årlige data), som angivet i bilag V til forordningen. På nuværende tidspunkt gælder denne bestemmelse kun for Sverige. Sverige indsender dog frivilligt alle obligatoriske tabeller, ikke kun den reducerede årlige tabel.

Fem yderligere medlemsstater med aktiviteter inden for transport ad indre vandveje under de tærskler, der er fastsat i forordningen, leverer i øjeblikket data på frivillig basis: Tjekkiet, Finland, Italien, Litauen og Polen. Tjekkiet, Finland og Polen indsender alle de obligatoriske tabeller, der kræves i henhold til forordningen. Tjekkiet leverer også årlige data om skibstrafik for den valgfrie tabel II2. Italien og Litauen fremlægger derimod kun årlige data om godstransport for den reducerede tabel V1. Uden for EU leverer kandidatlandet Serbien data til tabel IV1: Transport efter fartøjernes nationalitet (kvartalsdata) i bilag IV til forordningen.

Ud over tabellerne i forordningen besluttede Kommissionens ekspertgruppe vedrørende statistik over transport ad indre vandveje i februar 2007 at organisere frivillige dataindsamlinger om transport af farligt gods (tabel A2) og ulykker (tabel A3). I oktober 2013 besluttede gruppen også at organisere frivillige dataindsamlinger om godstransport efter laste-/lossehavn (tabel A4) og om godstransport efter fragttypen (tabel A5).

For referenceåret 2024 blev der frivilligt indsendt data af flere lande på tværs af forskellige tabeller som følger:

- Tabel A2 blev indberettet af syv lande: Tjekkiet, Tyskland, Ungarn, Nederlandene, Polen, Rumænien og Slovakiet
- Tabel A3 blev indberettet af fem lande: Tjekkiet, Kroatien, Ungarn, Østrig og Polen
- Tabel A4 blev indberettet af otte lande: Bulgarien, Tjekkiet, Finland, Tyskland, Kroatien, Østrig, Polen og Rumænien
- Tabel A5 blev også indberettet af otte lande: Bulgarien, Finland, Tyskland, Kroatien, Ungarn, Nederlandene, Polen og Rumænien.

2. OPFØLGNING PÅ GENNEMFØRELSEN AF FORORDNINGEN

2.1. OVERHOLDELSE AF RETLIGE FORPLIGTELSE

Overholdelsen af bestemmelserne om oplysningspligt, der er fastsat i forordningen, er rigtig god. Alle medlemsstater leverede de krævede datasæt i overensstemmelse med den aftalte metode og inden for de fastsatte frister. Der er kun konstateret mindre forsinkelser i enkelte tilfælde, men de

⁹ Ungarn indberettede ingen data om skibstrafik for referenceårene 2022, 2023 og 2024.

har ikke haft nogen indvirkning på udarbejdelsen af statistikker. Den høje grad af overholdelse resulterer i pålidelige statistikker af høj kvalitet om godstransport ad indre vandveje.

Med hensyn til fortrolighed rapporterer de fleste medlemsstater ingen problemer. Nogle lande (Bulgarien, Tjekkiet og Ungarn) betegner dog deres data om lastehavne og lossehavne som fortrolige. Disse data er relevante for en frivillig tabel, der ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde. Derudover har Frankrig markeret nogle data som fortrolige fra og med referenceåret 2023. For alle typer fortrolige data anvender Eurostat regler og foranstaltninger for at forhindre, at de videregives.

2.2. METODER TIL DATAINDSAMLING ANVENDT AF MEDLEMSSTATERNE

Indsamlingen og udarbejdelsen af data varierer mellem de indberettende lande, men følger en traditionel bottom-up-strøm af oplysninger. Dataleverandørerne varierer også fra land til land, og de hyppigste kilder er havne- og slusemyndigheder. Landene supplerer deres data med oplysninger fra en lang række kilder, herunder toldsteder, nabolande, private operatører, virksomheder og agenturer. De fleste indberettende lande anvender også data fra deres flodinformatiionstjenester (RIS) eller andre systemer. Alle indberettende lande gør endvidere direkte eller indirekte brug af data indsamlet på nationalt plan, enten til politisk brug eller til deling.

De fleste nationale myndigheder anvender valideringskontroller ved hjælp af internt udviklede kontrolprocedurer, inden de sender oplysningerne til Eurostat. Valideringsreglerne dækker mange aspekter af processen, herunder dataformatering og kodificering. De dækker også konsistens inden for hvert datasæt, mellem forskellige datasæt og variabler samt tidsseriekonsistens.

Generelle oplysninger om indsamling og udarbejdelse af data offentliggøres i EU-referencemetadatanene¹⁰, som Eurostat ajourfører regelmæssigt. Specifikke oplysninger om nationale metoder offentliggøres i nationale metadatafiler, der ajourføres af landene på årsbasis. Hertil kommer, at Eurostats referencemanual om statistik over transport ad indre vandveje¹¹ indeholder et kapitel om nationale metoder med underkapitler om datakilder, datakompilering, validering og deling. Kapitlet om nationale metoder er baseret på et spørgeskema, der er sendt til medlemsstaterne. Dette spørgeskema er blevet revideret og sendt til landene med henblik på udfyldelse i 2025. Landenes svar vil blive indarbejdet i en kommende revision af referencehåndbogen.

2.3. OMKOSTNINGER OG BYRDER VED DATAINDSAMLING OG RAPPORTERING FOR MEDLEMSSTATERNE

Ifølge oplysninger fra medlemsstaterne anser de fleste indberettende lande arbejdsbyrden i forbindelse med levering af data for at være acceptabel. Flere medlemsstater rapporterer, at svarbyrden pålægges skibsagenter, skibsførere, skippere, havneadministrationer,

¹⁰ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww_go_esms.htm (foreligger kun på engelsk).

¹¹ https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww_reference_manual_april_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468 (foreligger kun på engelsk).

havnemyndigheder, regionale havnechefer, havne og andre lastesteder eller andre parter, der er udpeget som agenter til at indsamle de krævede oplysninger.

Den administrative byrde kan øges, hvis konstaterede fejl skal rettes manuelt, eller hvis dataleverandørerne skal kontaktes igen. Der kan også være en ekstra byrde forbundet med indsamlingen af data om transittransport, hvilket undertiden kræver bilateralt samarbejde med andre medlemsstater for at indhente dataene eller anvende imputations- og ekstrapolationsprocedurer. Samlet set anses omkostningerne ved dataindsamling og -rapportering ikke for at være særlig høje.

Medlemsstater, der er i stand til at kvantificere omkostningerne og byrden ved deres indsamling af data om indre vandveje, rapporterer om betydelige forskelle afhængigt af mængden af transport ad indre vandveje i landet og dataindsamlingsystemerne. Forordningen har imidlertid fastsat tærskler for omfanget af transportaktiviteter for at begrænse indberetningsbyrden, samtidig med at statistikkernes kvalitet opretholdes.

Mindskelse af byrden og forenkling

Eurostat arbejder på at mindske byrden i forbindelse med dataindsamling og opretholder en kommunikationskanal med medlemsstaterne om dette spørgsmål. I samarbejde med de nationale statistiske myndigheder gennemfører Eurostat specifikke foranstaltninger for at mindske byrden i forbindelse med dataindsamling og indberetning. Det drejer sig om:

- udarbejdelse af en afstandsmatrix til støtte for beregningen af transportmålinger ad indre vandveje i tonkilometer eller passagerkilometer
- nyligt udviklede valideringsværktøjer fra Eurostat, som gør det muligt for de indberettende lande at validere deres data, inden de officielt fremsender dem til Eurostat (forhåndsvalidering), og at modtage feedback om fejl for hvert datasæt
- konsultationer med medlemsstaterne, lande i Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA), kandidatlande og potentielle kandidatlande om metodologiske spørgsmål og nye anmodninger (f.eks. om passagertransport) med henblik på så vidt muligt at mindske byrden ved at udarbejde statistikker over transport ad indre vandveje.

2.4. VALIDERING OG KVALITETSKONTROL AF MODTAGNE DATA

Dataindsamling og -indberetning er medlemsstaternes ansvar, men Eurostat træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre statistikker af høj kvalitet og opdage eventuelle fejl eller uoverensstemmelser i de modtagne data.

Siden 2023 har Eurostat implementeret et avanceret IT-datastyringssystem med to forbedrede komponenter: nye datavalideringsværktøjer og kraftfuld software (Statistical Analysis Systems – SAS) til behandling, kvalitetskontrol og offentliggørelse af data om transport ad indre vandveje.

Indberetnings- og valideringsprocedurerne er nu meget standardiserede. De indberettende lande overfører datasæt til Eurostat via EDAMIS-portalen¹² ved hjælp af en struktur, der er kompatibel

¹² Elektronisk system til administration af datastrømme og forvaltningsoplysninger. Dette er det centrale indgangspunkt for dataudveksling, som anvendes af Eurostat. <https://cros.ec.europa.eu/dashboard/edamis>.

med SDMX-standarden (Statistical Data and Metadata eXchange). Derefter anvendes en robust valideringsproces i to trin på de modtagne datasæt:

- For det første validerer STRUVAL-værktøjet (STRUctural VALidation) hvert datasæt med hensyn til format, fuldstændighed af obligatoriske felter og korrektheden af den anvendte struktur og de anvendte koder.
- For det andet validerer CONVAL-værktøjet (CONtent VALidation) indholdet af hvert datasæt på grundlag af foruddefinerede regler og grænseværdier. CONVAL-validering finder kun sted, når et datasæt har bestået STRUVAL-valideringen.

De indberettende lande modtager en detaljeret valideringsrapport for hvert valideringstrin, hvilket gør det nemt at rette eventuelle fejl. Eurostat ajourfører regelmæssigt de valideringsregler, der anvendes, for at imødekomme nye behov og sikre, at der udarbejdes statistikker af høj kvalitet.

Når dataene er indlæst i Eurostats SAS-produktionsdatabase, foretages der en detaljeret kvalitetskontrol af dataene. Disse kontroller vedrører konsistens i tidsserier, konsistens mellem datasæt for kvartalsvise og årlige data samt sammenligning af resultater mellem indberettende partnerlande (såkaldte "mirror checks").

Samlet set er kvaliteten af de overførte data god. Der er dog stadig behov for en indsats for at mindske de asymmetrier, der konstateres under de såkaldte mirror checks, og for at forbedre dataindberetningen om transittransport ad indre vandveje.

2.5. METODOLOGISK STØTTE YDET AF EUROSTAT TIL MEDLEMSSTATERNE

Eurostat yder de indberettende lande løbende metodologisk og teknisk støtte til gennemførelsen af forordningen for at opretholde data og metadata af høj kvalitet.

Møderne i Kommissionens ekspertgruppe vedrørende statistik over transport ad indre vandveje giver medlemsstaterne, EFTA-landene, kandidatlandene og potentielle kandidatlande mulighed for at drøfte datakvalitet, metodologiske spørgsmål og nye projekter. Gennemførelsen af forordningen er også et fast punkt på dagsordenen ved de årlige møder i Kommissionens koordinationsgruppe vedrørende transportstatistik.

Hertil kommer, at Eurostats referencemanual om statistik over transport ad indre vandveje giver de indberettende lande detaljeret vejledning om gennemførelsen af forordningen. Referencehåndbogen ajourføres regelmæssigt (for det meste på årsbasis) for at sikre, at den indeholder de nyeste oplysninger, dokumentation og retningslinjer, som er relevante for indsamling af statistikker over transport ad indre vandveje.

Ordlisten til statistikker over transport¹³, der er udarbejdet i tæt samarbejde med De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa og Det Internationale Transportforum, har gennemgået en betydelig revision. Formålet med ordlisten er at fastlægge en standard for definitioner af statistikker over transport på europæisk og internationalt plan. Den reviderede ordliste vil indeholde et opdateret og forbedret afsnit om transport ad indre vandveje med

¹³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/675927> (tilgængelig på engelsk, fransk og tysk).

definitioner, der afspejler dem i forordningen, samt nye definitioner vedrørende passagertransport ad indre vandveje. Den reviderede ordliste forventes offentliggjort i begyndelsen af 2026.

2.6. DATADELING

Eurostats onlinedatabase

Eurostat offentliggør de data, der indsamles i henhold til forordningen, gennem sin onlinedatabase, som er frit tilgængelig via Eurostats websted¹⁴. Databasen indeholder 17 tabeller om godstransport ad indre vandveje, som ajourføres regelmæssigt og suppleres med detaljerede europæiske og nationale metadatafiler.

Produkter til datadeling

Eurostat udarbejder følgende fire "Statistics Explained"-artikler om godstransport ad indre vandveje. Disse artikler giver medierne og den brede offentlighed et overblik over de vigtigste udviklinger inden for denne transportform samt en analyse af de data, der er indsamlet i henhold til forordningen.

1. *Inland waterway freight transport – quarterly and annual data*¹⁵
2. *Inland waterway transport statistics by product category*¹⁶
3. *Inland waterways – statistics on container transport*¹⁷
4. *Inland waterway freight transport at regional level*¹⁸

Disse artikler ajourføres årligt, så snart dataindsamlingen for et givet referenceår er afsluttet.

Andre datadelingsmåder

Data om transport ad indre vandveje deles også via Eurostats nyhedsartikler (f.eks. *Inland waterway freight transport drops again in 2023*)¹⁹ og andre Eurostat-publikationer, såsom *Key figures on European transport*²⁰ og *Key figures on Europe*²¹. Dataene formidles også i publikationer fra Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (f.eks. i deres *Statistical pocketbook*)²².

Data for godstransport ad indre vandveje indgår også i *Sustainable Development Monitoring Report*²³ for at overvåge fremskridtene med hensyn til EU's politiske mål om at flytte godstransport fra vej til jernbane og indre vandveje. Den relevante indikator i denne rapport

¹⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/information-data/inland-waterways-transport> (tilgængelig på engelsk, fransk og tysk).

¹⁵ [Inland waterway freight transport – quarterly and annual data](#) (foreligger kun på engelsk).

¹⁶ [Inland waterway transport statistics by product category](#) (foreligger kun på engelsk).

¹⁷ [Inland waterways – statistics on container transport](#) (foreligger kun på engelsk).

¹⁸ [Inland waterway freight transport at regional level](#) (foreligger kun på engelsk).

¹⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240920-1> (foreligger kun på engelsk).

²⁰ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/9777356> (foreligger kun på engelsk).

²¹ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/318624> (foreligger på engelsk, fransk og tysk).

²² <https://data.europa.eu/doi/10.2832/16593> (foreligger kun på engelsk).

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/98370> (foreligger kun på engelsk).

analyserer den kort- og langsigtede udvikling i forholdet mellem jernbanetransport og transport ad indre vandveje og den samlede indenlandske godstransport målt i tonkilometer.

Eurostat tilbyder også skræddersyede dataudtræk efter anmodning fra brugerne. Alle data, der indgår i skræddersyede udtræk og publikationer, offentliggøres også i Eurostats onlinedatabase.

2.7. STATISTIK OVER PASSAGERTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

Selv om transport ad indre vandveje er en lille sektor, vokser passagertransportsegmentet hurtigt. Derfor er data om dens økonomiske aktivitet og udvikling afgørende for markedsobservation og udformning af politikker.

I øjeblikket kræver forordningen ikke indsamling af statistikker over passagertransport ad indre vandveje. I henhold til forordningens artikel 5 skal Kommissionen imidlertid i samarbejde med medlemsstaterne undersøge udviklingen af statistikker om passagertransport ad indre vandveje, herunder ved grænseoverskridende transporttjenester.

I overensstemmelse med kravene i artikel 5 udarbejdede Eurostat og medlemsstaterne i 2018 et udkast til en metode til udarbejdelse af statistikker over passagertransport ad indre vandveje, som medlemsstaterne skulle anvende i pilotundersøgelser. I 2019 medfinansierede Eurostat, at syv medlemsstater (Tyskland, Kroatien, Nederlandene, Østrig, Polen, Rumænien og Sverige) gennemførte pilotundersøgelser, der omfattede to moduler: statistikker over passagertransport ad indre vandveje (modul 1) samt statistikker over ulykker på indre vandveje (modul 2). I 2020 gennemførte Eurostat også en undersøgelse af statistikker over passagertransport med alle berørte medlemsstater for at supplere observationerne fra de syv pilotundersøgelser.

I februar 2021 vedtog Kommissionen en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet²⁴ med en præsentation af resultaterne af pilotundersøgelserne og 2020-undersøgelsen om statistikker over passagertransport ad indre vandveje. Rapporten fokuserede på gennemførligheden af at indsamle nye data, statistisk datakvalitet, tilhørende metode samt omkostninger og byrder for medlemsstaterne. Rapporten konkluderede, at pilotundersøgelserne grundigt havde undersøgt gennemførligheden af at indsamle data om passagertransport ad indre vandveje, og at det i de syv deltagende lande ville være muligt at indsamle sådanne data i et vist omfang. Rapporten konkluderede imidlertid også, at behovet for data skal afbalanceres med tilgængeligheden af oplysninger og byrden for respondenterne.

Resultatet af pilotundersøgelserne blev fremlagt på mødet i Kommissionens ekspertgruppe om statistik over transport ad indre vandveje i oktober 2021. Efter dette møde iværksatte Eurostat en høring blandt medlemsstaterne med henblik på at tilpasse den foreslåede metode til observationerne fra pilotundersøgelserne og andre landes bemærkninger. Resultatet af denne høring førte til en forenkling af de foreslåede datasæt om passagertransport ad indre vandveje for at mindske byrden for respondenterne. En revideret udgave af udkastet til metode blev drøftet ved

²⁴ Rapport af 12.2.2021 fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af pilotundersøgelser udført af medlemsstater vedrørende statistik over passagertransport ad indre vandveje i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EU) 2018/974 (COM(2021) 59 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52021DC0059>.

en anden landehøring i maj 2022. Denne høring afsluttede drøftelserne om den foreslåede metode, hvilket resulterede i, at fire datasæt om passagertransport ad indre vandveje blev medtaget.

- **Datasæt 1:** antal passagerer, undtagen flodkrydstogtspassagerer, transporteret efter påstigningsregion, afstigningsregion og rejsetype (årligt datasæt).
- **Datasæt 2:** flodkrydstogter – antal passagerer efter påstigningsregion (årligt datasæt).
- **Datasæt 3:** flodkrydstogter – antal rejser, hvor rejsen påbegyndes i indberetningslandet (årligt datasæt).
- **Datasæt 4:** antal fartøjer registreret i et land (uanset om de sejler på landets indre vandveje eller ej) efter fartøjstype, fartøjskapacitet og fartøjsalder (datasæt indsamlet hvert andet år).

For at teste den aftalte metode igen medfinansierede Eurostat pilotprojekter om dataindsamling for passagertransport ad indre vandveje gennem sin indkaldelse af forslag i 2022 (tilskud). Der blev indsendt fire forslag, som blev medfinansieret i 2023. Resultatet af disse projekter blev præsenteret på 2025-mødet i Kommissionens ekspertgruppe om statistik over transport ad indre vandveje.

Disse projektresultater vil gøre det muligt at finjustere metoden for passagertransport ad indre vandveje efter behov. Eurostat færdiggjorde metoden i december 2025. Som næste skridt vil Eurostat etablere en frivillig, regelmæssig dataindsamling for at vurdere metodens robusthed på længere sigt og medlemsstaternes evne til at producere de ønskede datasæt. Den første frivillige dataindsamling er planlagt til 2026 og dækker referenceåret 2025.

Fremskridt på dette område fremlægges og drøftes regelmæssigt af DIMESA (Kommissionens ekspertgruppe – direktørerne for sektorspecifikke og miljømæssige statistikker og regnskaber)²⁵.

3. MULIGE FREMTIDIGE UDVIKLINGER INDEN FOR STATISTIK OVER TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

Statistikker over transport ad indre vandveje spiller en afgørende rolle for fastlæggelsen og overvågningen af politiske mål. Dette opnås i øjeblikket ved at tilvejebringe data om mængden af transporterede varer, antal fartøjer til transport ad indre vandveje og trafik heraf, infrastruktur for indre vandveje samt investerings- og vedligeholdelsesudgifter i infrastruktur til transport ad indre vandveje. Data om udstyr, infrastruktur og udgifter indsamles på frivillig basis og ikke i henhold til forordningen, men ved hjælp af Eurostat/ITF/FN/ECE's Common Questionnaire on inland transport statistics. Dataindsamlingen giver indikatorer for forskellige aspekter, såsom:

- længden af nettet af sejlbare indre vandveje
- antallet af fragtskibe efter type, byggeår og lastekapacitet
- niveauet for investerings- og vedligeholdelsesudgifter til infrastruktur for transport ad indre vandveje.

Desuden søger Eurostat måder til at hjælpe landene med at indberette aktuelle statistikker. I denne forbindelse har medlemsstaterne nævnt Eurostats støtte til at indsamle transitdata på grundlag af en afstandsmatrix på havn-til-havn-niveau. Kommissionen er i færd med at udvikle en sådan afstandsmatrix for at bidrage til at mindske den byrde, der er forbundet med dataindsamling. Ved

²⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?groupID=1528>.

hjælp af afstandsmatrixen kan medlemsstaterne opdele den samlede afstand fra havn til havn i de individuelle tilbagelagte strækninger i hvert af de lande, der passerer undervejs. Den videre udvikling af afstandsmatrixen afhænger hovedsagelig af den præcise identifikation af hver enkelt havns geografiske placering. Afstandsmatrixen vil også lette Eurostats beregning af indikatorer for fordeling på transportformer. Med henblik herpå opfordres medlemsstaterne imidlertid til at levere data om godsmængder efter laste-/lossehavn, selv om dette er frivilligt.

Data om transport ad indre vandveje sammenlignes ofte med data for andre transportformer for at vurdere fordelingen på transportformer. I den forbindelse opfordres medlemsstaterne til at indberette transport ad indre vandveje efter fragttypen for at øge sammenligneligheden med andre transportformer, navnlig sø- og vejtransport.

Desuden har indre vandveje potentiale til at spille en større rolle i passagertransport og fungere som et væsentligt element i bæredygtig mobilitet. I erkendelse af dette potentiale har Eurostat gjort betydelige fremskridt med at udvikle en metode til statistikker over passagertransport ad indre vandveje og ved at støtte relevante pilotprojekter, der gennemføres af nationale statistikmyndigheder. Som beskrevet i afsnit 2 planlægger Eurostat at finjustere den relevante metode og samarbejde med medlemsstaterne om at etablere frivillig, regelmæssig dataindsamling. Dette initiativ har til formål at evaluere metodens robusthed yderligere.

Eurostat planlægger også at videreudvikle sine statistikker over ulykker på indre vandveje. I 2026 vil Eurostat på grundlag af resultaterne af pilotundersøgelserne fra 2019 iværksætte en skriftlig høring af Kommissionens ekspertgruppe om statistikker over transport ad indre vandveje om gennemførligheden af frivillige datasæt med variabler og dimensioner ud over dem, der i øjeblikket formidles, såsom graden af en ulykkes alvor, ulykkestypen, typen af involverede fartøjer og antallet af dræbte eller tilskadede.

Da der er en stigende efterspørgsel efter oplysninger om miljøaspekterne ved transport ad indre vandveje og fartøjskarakteristika såsom brændstoftype, vil Eurostat sammen med medlemsstaterne drøfte muligheden for at indføre relevante variabler på grundlag af oplysninger fra administrative kilder.

Forordning (EU) 2024/3018 ændrer forordning (EF) nr. 223/2009 om europæiske statistikker²⁶. Det fastsættes, at de nationale statistiske institutter og andre nationale myndigheder gratis kan få adgang til og anvende administrative data rettidigt og med tilstrækkelig hyppighed med henblik på udarbejdelse og formidling af europæiske statistikker.

I denne sammenhæng vil Eurostat sammen med medlemsstaterne drøfte muligheden for at anvende administrative data fra flodinformationssystemet (RIS) til statistiske formål. Dette system leverer harmoniserede informationstjenester til støtte for trafik- og transportstyring inden for sejlads på indre vandveje. Eurostat vil undersøge muligheden for at anvende RIS-data om fartøjstrafik til statistiske formål. Sådanne data omfatter oplysninger om fartøjers positioner via RIS-standarderne for fartøjssporing.

²⁶ EUT L, 2024/3018, 6.12.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3018/oj>.

Desuden finder direktiv (EU) 2016/1629 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje²⁷ anvendelse på fælles betingelser for udstedelse af certifikater for sejlads på indre vandveje for fartøjer i EU. For at sikre korrekt anvendelse af dette direktiv er der oprettet en særlig database – den europæiske skrogdatabase – med data til identifikation af fartøjer på indre vandveje, data om visse karakteristika samt fartøjscertifikater. Eurostat vil undersøge muligheden for at hente administrative data fra denne database til statistiske formål for yderligere at reducere medlemsstaternes dataindsamlingsbyrde.

Den geografiske dækning af statistikker over transport ad indre vandveje kan også udvides som følge af en fremtidig udvidelse af EU til at omfatte nye lande. Flere kandidatlande til medlemskab af Den Europæiske Union er i øjeblikket i gang med at gennemføre pilotprojekter for dataindsamling for både gods- og passagertransport ad indre vandveje. Disse initiativer er blevet finansieret af instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA). Resultaterne af disse pilotprojekter forventes i 2026 og 2027. Eurostat støtter løbende kandidatlandenes og de potentielle kandidatlandes bestræbelser på og fremtidige fremskridt med at overholde forordningen ved at drøfte metodologiske spørgsmål, datakvalitet, dataoverførsel og valideringsprocesser.

4. KONKLUSIONER

De indhøstede erfaringer og de opnåede resultater fra gennemførelsen af forordningen er fortsat positive. Medlemsstaterne overholder forpligtelserne til at levere data, og de ressourcer, der er tildelt både på Eurostat-niveau og på nationalt niveau, er tilstrækkelige til at sikre resultater af høj kvalitet.

Eurostat træffer alle nødvendige foranstaltninger for at støtte og hjælpe medlemsstaterne med at gennemføre forordningen og opfordrer kandidatlande og potentielle kandidatlande til at indsamle og udarbejde statistikker over transport ad indre vandveje. Eurostat har moderniseret sit IT-system til validering og behandling af data om transport ad indre vandveje, hvilket har forbedret kvaliteten af disse data og lettet arbejdet for de nationale statistikmyndigheder.

Kommissionens ekspertgruppe om statistikker over transport ad indre vandveje er fortsat det organ, hvor gennemførelsen af forordningen og dens potentielle forbedringer drøftes. For at undgå at pålægge medlemsstaterne yderligere byrder overvejer Eurostat ikke i øjeblikket at indføre yderligere obligatoriske dataindsamlinger. I stedet planlægger Eurostat at etablere en frivillig, regelmæssig indsamling af data om passagertransport ad indre vandveje. Andre fremtidige udviklinger vil omfatte potentiel indhentning af administrative data og færdiggørelse af afstandsmatrixen på havn-til-havn-niveau.

Statistikker over transport ad indre vandveje offentliggøres via Eurostats onlinedatabase, statistiske artikler og nyhedsartikler samt andre publikationer fra Kommissionen. Disse statistikker er værdifulde for medlemsstater, politiske beslutningstagere, sektororganisationer og flodkommissioner, da de hjælper dem med at udforme og vurdere politikker for bæredygtig, ren og sikker transport.

Forordningen bidrager effektivt og virkningsfuldt til at skabe pålidelige, harmoniserede statistikker over transport ad indre vandveje på EU-plan og nationalt plan og støtter

²⁷ EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>.

Kommissionen i at fremme konkurrenceevnen og den intermodale logistikintegration for transport ad indre vandveje.