



Bryssel, 11. maaliskuuta 2026
(OR. en)

7248/26

STATIS 16
TRANS 147
COMPET 312

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	4. maaliskuuta 2026
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Asia:	KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/974 täytäntöönpanosta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 107 final.

Liite: COM(2026) 107 final



Bryssel 4.3.2026
COM(2026) 107 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista 4 päivänä heinäkuuta 2018
annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/974
täytäntöönpanosta**

Sisällysluettelo

1.	JOHDANTO	2
1.1.	Tausta	2
1.2.	Poliittinen tausta.....	2
1.3.	Asetuksen soveltaminen jäsenvaltioissa ja muissa maissa.....	3
2.	ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANON SEURANTA.....	5
2.1.	Lakisääteisten velvoitteiden noudattaminen	5
2.2.	Jäsenvaltioissa käytetyt tiedonkeruumenetelmät	5
2.3.	Tietojen keruusta ja ilmoittamisesta jäsenvaltioille aiheutuvat kustannukset ja rasitteet	6
2.4.	Vastaanotettujen tietojen validointi ja laaduntarkastukset.....	6
2.5.	Eurostatin jäsenvaltioille antama menetelmätuki.....	7
2.6.	Tietojen yhteiskäyttö	8
2.7.	Sisävesiväylien/sisävesiliikenteen henkilöliikenteen tilastot.....	9
3.	SISÄVESILIIKENTEEN TILASTOJEN MAHDOLLINEN TULEVA KEHITYS	10
4.	PÄÄTELMÄT.....	12

1. JOHDANTO

1.1. TAUSTA

Sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista annetulla asetuksella (EU) 2018/974,¹ jäljempänä 'asetus', varmistetaan vertailukelpoiset, luotettavat, yhdenmukaistetut, säännölliset ja kattavat tilastotiedot sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetuksista EU:ssa. Tällaisilla tiedoilla tuetaan ministeriöitä, ammattialajärjestöjä, varustamoita, sisävesiväyliä ja toimijoita, jotka käyttävät satamia tavaroiden kuljettamiseen, sekä päätöksentekijöitä. Sisävesiliikenteen tilastot auttavat alueellisten, kansallisten ja Euroopan laajuisten toimintapolitiikkojen seuraamisessa ja kehittämisessä, tukevat infrastruktuurin suunnittelua ja liikenteen valvontaa sekä antavat arvokasta tietoa puhtaisiin liikennemuotoihin siirtymisestä. Ne toimivat myös EU:n keskitettynä yhteisen tiedon lähteenä. Niihin kerätään tietoja sisävesiväylillä kuljetettavista tavaroista maittain yksittäisten jokien sijaan.

Asetuksen 9 artiklan mukaan komissio Euroopan tilastojärjestelmää käsittelevää komiteaa kuultuaan toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen asetuksen täytäntöönpanosta ja mahdollisesta tulevasta kehityksestä. Ensimmäinen kertomus oli määrä toimittaa 31. joulukuuta 2020 mennessä², ja sen jälkeen kertomukset toimitetaan viiden vuoden välein. Tämä on toinen tällainen kertomus.

Tämän kertomuksen luvussa 1 selitetään asetuksen poliittinen tausta ja kattavuus jäsenvaltioissa ja muissa maissa. Luvussa 2 kerrotaan asetuksen täytäntöönpanon edistymisestä jäsenvaltioissa ja komissiossa (Eurostat). Tämä kattaa lainsäädännön noudattamisen, jäsenvaltioiden käyttämät tiedonkeruumenetelmät, jäsenvaltioille aiheutuvat kustannukset ja rasitteet, Eurostatin tietojen validoinnin ja laaduntarkastukset, Eurostatin jäsenvaltioille antaman menetelmätuen sekä tietojen jakamista koskevat tiedot.

Luvun 2 viimeisessä osassa kuvataan sisävesiväylien henkilöliikenteen tilastojen kehitystä. Luvussa 3 on yhteenveto sisävesiväylien tavara- ja henkilöliikennetilastojen mahdollisesta tulevasta kehityksestä, ja luvussa 4 esitetään kertomuksen keskeiset päätelmät.

1.2. POLIITTINEN TAUSTA

Sisävesiliikenne on tärkeä osa Euroopan liikennejärjestelmää. Siihen käytettävä sisävesiväyläverkko on 49 684 kilometriä pitkä ja ulottuu 20 EU:n jäsenvaltion alueelle.³ Sisävesiliikenne on luotettavampi ja energiatehokkaampi vaihtoehto muille liikennemuodoille, joissa esiintyy usein ruuhkia ja kapasiteettiongelmia, ja sillä on huomattavia mahdollisuuksia laajempaan käyttöön. Sisävesiliikenne on rautateiden ohella jo pitkään tunnustettu yhdeksi hiilidioksiditehokkaimmista tavarankuljetusvälineistä. Siksi sitä pidetään ratkaisevan tärkeänä

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

² Ensimmäinen kertomus annettiin 18.12.2020 (COM(2020) 821 final).

³ Laskelma perustuu osoitteessa

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_if_infrastr_custom_16182625/default/table?lang=en oleviin tietoihin (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi). Verkon kokonaispituus perustuu vuoden 2023 tietoihin, lukuun ottamatta Belgiaa, jossa viimeisimmät saatavilla olevat tiedot ovat vuodelta 2008.

EU:n aloitteille ja hiilidioksidipäästöjen vähentämistä liikennealalla koskeville liikennemuutosiirtymän tavoitteille.⁴ Lisäksi sisävesiliikenne aiheuttaa vähemmän melupäästöjä ja on erittäin turvallista, mikä on huomattava etu erityisesti vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Se myös vähentää tieverkkojen ylikuormitusta tiheästi asutuilla alueilla.⁵

Näiden vahvuuksien ansiosta sisävesiliikenteellä voisi olla ratkaiseva merkitys EU:n liikennejärjestelmässä. Euroopan komissio tunnustaa sisävesiliikenteen huomattavan kasvupotentiaalin ja on sitoutunut parantamaan sen kilpailukykyä ja roolia intermodaalisen logistiikkaverkon puitteissa. Tämä sitoumus on nähtävissä Naiades III -toimintaohjelmassa⁶, jossa keskitytään pääasiassa siirtämään suurempi osa rahdista Euroopan joille ja kanaville ja siirtymään päästöttömiin proomuihin vuoteen 2050 mennessä. Siihen sisältyy myös toimenpiteitä, joilla kannustetaan päästöttömien ja jätteettömien teknologioiden kehittämiseen ja käyttöönottoon aluksissa ja sisävesisatamissa. Naiades III -toimintaohjelma on yhdenmukainen Euroopan vihreän kehityksen ohjelman⁷ sekä kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian⁸ kanssa. Näiden aloitteiden tavoitteena on lisätä sisävesiliikennettä ja lähimerenkulkua 25 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

Euroopan sisävesiliikenteen tilastot ovat välttämättömiä Naiades III -ohjelman sekä muiden EU:n ympäristö-, liikenne- ja sisämarkkinaohjelmien aloitteiden ja politiikkojen kehittämisen, seuraamisen ja arvioinnin kannalta. Tällaiset aloitteet ja politiikat edellyttävät syvällistä tietämystä sisävesiliikenteen laajuudesta sekä tavoista, joilla tämä liikennemuoto kehittyy ajan kuluessa.

1.3. ASETUKSEN SOVELTAMINEN JÄSENVALTIOISSA JA MUISSA MAISSA

Asetusta sovelletaan suoraan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa, eikä sitä tarvitse saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä. Sisävesiliikennettä ei kuitenkaan ole kaikissa jäsenvaltioissa. Näin ollen asetuksen vaikutus rajoittuu niihin jäsenvaltioihin, joissa tämä liikennemuoto on olemassa.

Niille jäsenvaltioille, joiden sisävesiliikenteessä kuljetetaan tavaraa, asetuksessa vahvistetaan kynnysarvo, jonka ylittyessä maiden on toimitettava tietoja. Tämä vaatimus koskee niitä maita, joiden sisävesiväylillä kuljetetaan vuosittain yli miljoona tonnia tavaraa. Tällä hetkellä 11 jäsenvaltiolla (Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Itävalta, Kroatia, Luxemburg, Ranska, Romania, Saksa, Slovakia ja Unkari) on velvollisuus toimittaa kaikkiin seuraaviin liitteissä I–IV lueteltuihin pakollisiin taulukoihin liittyvät tiedot:

- II. Tavarakuljetukset tavararyhmittäin (vuosittaiset tiedot)
- III. Kuljetukset aluksen kansallisuuden ja alustyyppin mukaan (vuosittaiset tiedot)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0324> (saatavilla vain englanniksi).

⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_fi (saatavilla kaikilla EU:n virallisilla kielillä).

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_fi (saatavilla kaikilla EU:n virallisilla kielillä).

⁷ COM(2019) 640 final,

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

⁸ COM(2020) 789 final,

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

- III1. Konttikuljetukset tavararyhmittäin (vuosittaiset tiedot)
- IV1. Kuljetukset aluksen kansallisuuden mukaan (neljännesvuosittaiset tiedot)
- IV2. Konttikuljetukset aluksen kansallisuuden mukaan (neljännesvuosittaiset tiedot).

Tietojen toimittamiseen velvoitetuista maista Belgia, Luxemburg ja Unkari⁹ toimittavat tietoja myös asetuksen liitteessä II olevaa valinnaista taulukkoa II2 ”Alusliikenne (vuosittaiset tiedot)” varten.

Asetuksen mukaan maiden, jotka ylittävät miljoonan tonnin kynnysarvon mutta joilla ei ole kansainvälistä tai kauttakulkuliikennettä, on toimitettava vain asetuksen liitteessä V oleva suppeampi taulukko V1 ”Tavarakuljetukset (vuosittaiset tiedot)”. Tällä hetkellä tätä säännöstä sovelletaan vain Ruotsiin. Ruotsi toimittaa kuitenkin suppeamman taulukon lisäksi vapaaehtoisesti kaikki pakolliset taulukot.

Vapaaehtoisesti tietoja toimittaa myös viisi muuta jäsenvaltiota (Italia, Liettua, Puola, Suomi ja Tšekki), joiden sisävesiliikennetoiminta alittaa asetuksessa asetetut kynnysarvot. Puola, Suomi ja Tšekki toimittavat kaikki asetuksessa vaadittavat pakolliset taulukot. Tšekki toimittaa myös valinnaisen taulukon II2 mukaiset alusliikennettä koskevat vuosittaiset tiedot. Italia ja Liettua puolestaan toimittavat vain suppeamman taulukon V1 mukaiset tavarakuljetuksia koskevat vuosittaiset tiedot. EU:n ulkopuolisista maista ehdokasmaa Serbia toimittaa asetuksen liitteessä IV olevan taulukon IV1 ”Kuljetukset aluksen kansallisuuden mukaan (neljännesvuosittaiset tiedot)” mukaiset tiedot.

Asetuksen taulukoiden lisäksi sisävesiliikenteen tilastoja käsittelevä komission asiantuntijaryhmä päätti helmikuussa 2007 kerätä vapaaehtoisesti annettavia tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksista (taulukko A2) ja onnettomuuksista (taulukko A3). Lokakuussa 2013 asiantuntijaryhmä päätti myös kerätä vapaaehtoisesti annettavia tietoja tavarakuljetuksista lastaus- ja purkusataman mukaan (taulukko A4) ja tavarakuljetuksista rahtityypin mukaan (taulukko A5).

Useat maat toimittivat eri taulukkojen mukaisia vapaaehtoisia tietoja viitevuodelta 2024 seuraavasti:

- Taulukon A2 mukaisia tietoja saatiin seitsemästä maasta: Alankomaat, Puola, Romania, Saksa, Slovakia, Tšekki ja Unkari.
- Taulukon A3 mukaisia tietoja saatiin viidestä maasta: Itävalta, Kroatia, Puola, Tšekki ja Unkari.
- Taulukon A4 mukaisia tietoja saatiin kahdeksasta maasta: Bulgaria, Itävalta, Kroatia, Puola, Romania, Saksa, Suomi ja Tšekki.
- Myös taulukon A5 mukaisia tietoja saatiin kahdeksasta maasta: Alankomaat, Bulgaria, Kroatia, Puola, Romania, Saksa, Suomi ja Unkari.

⁹ Unkari ei ilmoittanut tietoja alusliikenteestä viitevuosilta 2022, 2023 ja 2024.

2. ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANON SEURANTA

2.1. LAKISÄÄTEISTEN VELVOITTEIDEN NOUDATTAMINEN

Asetuksessa säädettyjä tiedonantovelvoitteita on noudatettu erittäin hyvin. Kaikki jäsenvaltiot toimittivat vaaditut tiedot sovittua menetelmää noudattaen ja asetetuissa määräajoissa. Vain muutamissa tapauksissa havaittiin pieniä viivästyksiä, mutta ne eivät vaikuttaneet tilastojen tuottamiseen. Koska vaatimusten noudattaminen on korkealla tasolla, sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuuljetusten tilastoista tulee luotettavia ja laadukkaita.

Useimmat jäsenvaltiot eivät ole raportoineet luottamuksellisuutta koskevista ongelmista. Jotkin maat (Bulgaria, Tšekki ja Unkari) kuitenkin luokittelevat lastaussatamaa ja purkusatamaa koskevat tietonsa luottamuksellisiksi. Nämä tiedot ovat merkityksellisiä vapaaehtoisen taulukon kannalta, joka ei kuulu asetuksen soveltamisalaan. Lisäksi Ranska on merkinnyt joitakin tietoja luottamuksellisiksi viitevuodesta 2023 alkaen. Eurostat soveltaa kaikkiin luottamuksellisiin tietoihin sääntöjä ja toimenpiteitä, joilla estetään niiden julkaiseminen.

2.2. JÄSENVALTIOISSA KÄYTETYT TIEDONKERUUMENETELMÄT

Ilmoittavien maiden tietojen keruu- ja kokoamisprosessit vaihtelevat, mutta tietovirta suuntautuu niissä perinteisesti alhaalta ylöspäin. Myös tiedon toimittajat vaihtelevat maittain. Yleisimpiä lähteitä ovat satamista ja kanavien suluista vastaavat viranomaiset. Maat täydentävät tietojaan tiedoilla, joita ne saavat useista eri lähteistä, kuten tullitoimipaikoista, naapurimaista, yksityisiltä toimijoilta, yrityksiltä ja virastoista. Useimmat ilmoittavat maat käyttävät myös jokiliikenteen tietopalvelustaan (RIS) tai muista järjestelmistä saamiaan tietoja. Lisäksi kaikki ilmoittavat maat käyttävät suoraan tai välillisesti kansallisella tasolla kerättyjä tietoja joko poliittisiin tarkoituksiin tai tulosten jakamiseen.

Useimmat kansalliset viranomaiset tekevät ennen tietojen lähettämistä Eurostatille validointitarkastuksia sisäisesti laadittujen valvontamenettelyjensä mukaisesti. Validointisäännöt kattavat monet prosessin näkökohdat, kuten tiedon muodon ja koodauksen. Ne kattavat myös kunkin tietokokonaisuuden sisäisen yhdenmukaisuuden, eri tietokokonaisuuksien ja muuttujien välisen yhdenmukaisuuden sekä aikasarjojen yhdenmukaisuuden.

Yleisiä tietoja tietojen keräämisestä ja kokoamisesta julkaistaan EU:n viitemetatiedoissa¹⁰, joita Eurostat päivittää säännöllisesti. Kansallisia menetelmiä koskevat tarkemmat tiedot julkaistaan kansallisissa metatietotiedostoissa, joita maat päivittävät vuosittain. Eurostatin sisävesiliikenteen tilastoja koskevassa käsikirjassa¹¹ on kansallisia menetelmiä koskeva luku, jonka alaluvuissa käsitellään tietolähteitä sekä tietojen kokoamista, validointia ja jakamista. Kansallisia menetelmiä koskeva luku perustuu jäsenvaltioille lähetettyyn kyselylomakkeeseen. Kyselylomaketta on tarkistettu, ja se lähetettiin jäsenvaltioille täytettäväksi vuonna 2025. Jäsenvaltioiden vastaukset sisällytetään käsikirjan tulevaan tarkistukseen.

¹⁰ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww_go_esms.htm (saatavilla vain englanniksi).

¹¹ https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww_reference_manual_april_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468 (saatavilla vain englanniksi).

2.3. TIETOJEN KERUUSTA JA ILMOITTAMISESTA JÄSENVALTIOILLE AIHEUTUVAT KUSTANNUKSET JA RASITTEET

Jäsenvaltioiden antamien tietojen perusteella suurin osa ilmoittavista maista pitää tietojen toimittamiseen liittyvää työmäärää hyväksyttävänä. Useat jäsenvaltiot ilmoittivat, että vastausrasite kohdistuu laiva-asiamiehiin, alusten päälliköihin, laivureihin, satamahallintoihin, satamaviranomaisiin, alueellisiin satamakapteeneihin, satamiin ja muihin lastauspaikkoihin tai muihin osapuoliin, jotka on nimetty vaadittujen tietojen kerääjiksi.

Hallinnollinen rasite voi kasvaa, jos havaitut virheet on korjattava manuaalisesti tai tietojen toimittajiin on otettava uudelleen yhteyttä. Ylimääräistä rasitetta voi aiheuttaa myös kauttakuljetuksia koskevien tietojen keruu, joka joskus edellyttää muiden jäsenvaltioiden kanssa tehtävää kahdenvälistä yhteistyötä tietojen saamiseksi tai puuttuvien tietojen korvaamis- ja ekstrapolointimenettelyjä. Tiedonkeruusta ja ilmoittamisesta aiheutuvia kustannuksia ei pidetä kaiken kaikkiaan kovin suurina.

Jäsenvaltiot, jotka pystyvät määrittämään sisävesiväyliä koskevien tietojen keräämisestä aiheutuvat kustannukset ja rasitteet, ovat raportoineet merkittävistä eroista kustannuksissa ja rasitteissa maan sisävesiliikenteen määrästä ja tietojen kokoamisjärjestelmästä riippuen. Asetuksessa on kuitenkin asetettu kuljetustoiminnan laajuutta koskevat kynnyksarvot, jotta voidaan rajoittaa raportointirasitetta ja samalla säilyttää tilastojen laatu.

Rasitteen keventäminen ja yksinkertaistamistoimet

Eurostat pyrkii keventämään tiedonkeruurasitetta, ja se pitää asiassa yhteyttä jäsenvaltioihin. Eurostat toteuttaa yhteistyössä kansallisten tilastoviranomaisten kanssa erityisiä toimenpiteitä, jotta tietojen keräämisestä ja ilmoittamisesta aiheutuisi vähemmän rasitetta. Niitä ovat muun muassa

- etäisyysmatriisin kehittäminen sisävesiliikenteen tonnikilometri- tai henkilökilometrimittausten laskennan tueksi
- Eurostatin kehittämät uudet validointityökalut, joiden avulla ilmoittavat maat voivat validoida tietonsa ennen niiden virallista toimittamista Eurostatille (etukäteisvalidointi) ja saada palautetta kussakin tietokokonaisuudessa havaituista virheistä
- jäsenvaltioiden, Euroopan vapaakauppa-alueen (EFTA) maiden, ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden metodologisia kysymyksiä ja uusia pyyntöjä (esimerkiksi henkilöliikenteeseen liittyen) koskeva kuuleminen, jotta sisävesiliikenteen tilastojen tuottamisesta aiheutuvaa rasitetta voitaisiin keventää mahdollisimman paljon.

2.4. VASTAANOTETTUJEN TIETOJEN VALIDOINTI JA LAADUNTARKASTUKSET

Tietojen kerääminen ja toimittaminen on jäsenvaltioiden vastuulla, mutta Eurostat toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet tilastojen korkean laadun varmistamiseksi ja vastaanotetuissa tiedoissa olevien virheiden tai epä johdonmukaisuuksien havaitsemiseksi.

Vuodesta 2023 lähtien Eurostatilla on ollut käytössään kehittynyt tiedonhallintajärjestelmä, johon kuuluu kaksi paranneltua osaa: uudet tietojen validointityökalut sekä tehokas ohjelmisto

(Statistical Analysis System, SAS) sisävesiliikenteen tietojen käsittelyä, laadunvarmistusta ja julkaisemista varten.

Tietojen toimittamis- ja validointimenettelyt ovat nyt pitkälle standardoituja. Ilmoittavat maat toimittavat tietokokonaisuudet Eurostatille EDAMIS-portaalin¹² kautta. Käytettävän rakenteen on oltava yhteensopiva SDMX-standardin (Statistical Data and Metadata eXchange) kanssa. Vastaanotettuihin tietokokonaisuuksiin sovelletaan vahvaa kaksivaiheista validointiprosessia:

- STRUVAL (STRUctural VALidation) -työkalulla validoidaan ensin kunkin tietokokonaisuuden muoto, pakollisten kenttien täydellisyys sekä käytetyn rakenteen ja koodien oikeellisuus.
- CONVAL (CONtent VALidation) -työkalulla validoidaan kunkin tietokokonaisuuden sisältö ennalta määritettyjen sääntöjen ja kynnyksarvojen perusteella. CONVAL-validointi suoritetaan vain, kun tietokokonaisuudelle on jo suoritettu onnistuneesti STRUVAL-validointi.

Ilmoittavat maat saavat jokaisen validointivaiheen jälkeen yksityiskohtaisen validointiraportin, jotta havaittujen virheiden korjaaminen olisi helpompaa. Eurostat päivittää säännöllisesti sovellettavia validointisääntöjä muuttuvien tarpeiden täyttämiseksi ja tuotettujen tilastojen laadunvarmistamiseksi.

Kun tiedot on ladattu Eurostatin SAS-ohjelmiston tuotantotietokantaan, niille tehdään yksityiskohtaisia laadunvarmistuksia. Nämä laadunvarmistukset koskevat aikasarjojen yhdenmukaisuutta, neljännesvuosittaisten ja vuosittaisten tietojen yhdenmukaisuutta tietokokonaisuuksien välillä sekä tulosten vertailua ilmoittavien kumppanimaiden välillä (peilaava tilastovertilu).

Lähetetyt tiedot ovat yleensä korkealaatuisia. Silti on edelleen pyrittävä vähentämään peilaavassa tilastovertilussa havaittuja epäsymmetrisyyksiä ja parantamaan sisävesiliikenteen kauttakuljetuksia koskevien tietojen ilmoittamista.

2.5. EUROSTATIN JÄSENVALTIOILLE ANTAMA MENETELMÄTUKI

Eurostat tarjoaa ilmoittaville maille jatkuvaa menetelmätukea ja teknistä tukea asetuksen täytäntöönpanossa ja pyrkii ylläpitämään laadukkaita tietoja ja metatietoja.

Sisävesiliikenteen tilastoja käsittelevän komission asiantuntijaryhmän kokouksissa jäsenvaltiot, EFTA-maat, ehdokasmaat ja mahdolliset ehdokasmaat voivat keskustella tietojen laadusta, menetelmiin liittyvistä kysymyksistä ja uusista hankkeista. Asetuksen täytäntöönpano on säännöllisesti myös komission liikennetilastojen koordinoitiryhmän vuosikokousten asialistalla.

Tämän lisäksi Eurostatin sisävesiliikenteen tilastoja koskevassa käsikirjassa annetaan ilmoittaville maille yksityiskohtaisia ohjeita asetuksen täytäntöönpanosta. Käsikirjaa päivitetään säännöllisesti (yleensä vuosittain), joten se sisältää viimeisimmät tiedot, asiakirjat ja ohjeet sisävesiliikenteen tilastojen keräämisestä.

¹² Electronic Dataflow Administration and Management Information System, joka on Eurostatin käyttämä tietojenvaihdon keskitetty yhteyspiste: <https://cros.ec.europa.eu/dashboard/edamis>.

Läheisessä yhteistyössä YK:n Euroopan talouskomission ja kansainvälisen liikennefoorumin kanssa laadittua liikennetilastosanastoa¹³ on tarkistettu merkittävästi. Sillä pyritään yhdenmukaistamaan liikennetilastojen määritelmiä Euroopan ja kansainvälisellä tasolla. Uudistettu sanasto sisältää päivitetyn ja parannetun sisävesiliikennettä koskevan osion, jossa on asetuksen määritelmiä vastaavat määritelmät ja sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevia uusia määritelmiä. Uudistettu sanasto julkaistaan vuoden 2026 alussa.

2.6. TIETOJEN YHTEISKÄYTTÖ

Eurostatin verkkotietokanta

Eurostat julkaisee asetuksen nojalla kerätyt tiedot verkkotietokannassaan, joka on vapaasti käytettävissä Eurostatin verkkosivustolla.¹⁴ Tietokannassa on 17 sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetuksia koskevaa taulukkoa, joita päivitetään säännöllisesti ja täydennetään yksityiskohtaisilla eurooppalaisilla ja kansallisilla metatietotiedostoilla.

Tuotteita koskevien tietojen jakaminen

Eurostat tuottaa sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetuksista alla mainitut neljä *Statistics Explained* -artikkeliä. Näissä artikkeleissa tiedotusvälineille ja yleisölle annetaan yleiskuva tämän liikennemuodon tärkeimmästä kehityksestä ja analysoidaan asetuksen mukaisesti kerättyjä tietoja.

1. *Sisävesiväylien/sisävesiliikenteen rahtikuljetukset – neljännesvuosittaiset ja vuosittaiset tiedot*¹⁵
2. *Sisävesiväyliä/sisävesiliikennettä koskevat tilastot tuoteluokittain*¹⁶
3. *Sisävesiväylät/sisävesiliikenne – konttikuljetuksia koskevat tilastot*¹⁷
4. *Sisävesiväylien/sisävesiliikenteen rahtikuljetukset alueellisella tasolla*¹⁸

Näitä artikkeleja päivitetään vuosittain heti kun tiettyä viitevuotta koskeva tiedonkeruu on saatu päätökseen.

Muut jakotavat

Sisävesiliikennettä koskevia tietoja levitetään myös Eurostatin uutisartikkeleissa (esim. *Inland waterway freight transport drops again in 2023*¹⁹) ja muissa Eurostatin julkaisuissa, kuten *Key*

¹³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/675927> (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).

¹⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/information-data/inland-waterways-transport> (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).

¹⁵ [Inland waterway freight transport - quarterly and annual data](#) (saatavilla vain englanniksi).

¹⁶ [Inland waterway transport statistics by product category](#) (saatavilla vain englanniksi).

¹⁷ [Inland waterways - statistics on container transport](#) (saatavilla vain englanniksi).

¹⁸ [Inland waterway freight transport at regional level](#) (saatavilla vain englanniksi).

¹⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240920-1> (saatavilla vain englanniksi).

*figures on European transport*²⁰ ja *Key figures on Europe*²¹. Tietoja jaetaan myös liikenteen ja liikkumisen pääosaston julkaisuissa (esim. *Statistical pocketbook*²²).

Sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetuksia koskevia tietoja sisältyy myös kestävän kehityksen seurantaraporttiin²³. Tässä raportissa seurataan edistymistä EU:n politiikkatavoitteessa, joka koskee tavaraliikenteen siirtämistä maanteiltä rautateille ja sisävesiliikenteeseen. Raportin asiaa koskevassa indikaattorissa analysoidaan rautateiden ja sisävesiväylien lyhyen ja pitkän aikavälin kehitystä tonnakilometreinä suhteessa sisämaan kokonaisrahtiliikenteeseen.

Käyttäjien pyynnöstä Eurostat tarjoaa myös räätälöidysti poimittuja tietoja. Kaikki tällaisiin poimintoihin ja julkaisuihin sisältyvät tiedot julkaistaan myös Eurostatin verkkotietokannassa.

2.7. SISÄVESIVÄYLIEN/SISÄVESILIIKENTEEN HENKILÖLIIKENTEEN TILASTOT

Vaikka sisävesiväylien sektori on pieni, sen henkilöliikennesegmentti kasvaa nopeasti. Siksi sen taloudellista toimintaa ja kehitystä koskevat tiedot ovat olennaisen tärkeitä markkinoiden tarkkailun ja politiikan kehittämisen kannalta.

Tällä hetkellä asetuksessa ei edellytetä sisävesiväylien henkilöliikenteen tilastotietojen keräämistä. Asetuksen 5 artiklan mukaan komissio kuitenkin tutkii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa sisävesiväylien henkilöliikenteen tilastojen kehitystä, myös rajat ylittävien kuljetuspalveluiden osalta.

Vuonna 2018 Eurostat ja jäsenvaltiot kehittivät 5 artiklan vaatimusten mukaisesti sisävesiväylien henkilöliikenteen tilastojen kokoamista varten alustavan menetelmän, jota jäsenvaltiot käyttävät pilottitutkimuksissa. Eurostat oli vuonna 2019 mukana rahoittamassa seitsemän jäsenvaltion (Alankomaat, Itävalta, Kroatia, Puola, Romania, Ruotsi ja Saksa) toteuttamia pilottitutkimuksia, jotka sisälsivät kaksi moduulia: sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetuksia koskevat tilastot (moduuli 1) ja sisävesiliikenteen onnettomuuksia koskevat tilastot (moduuli 2). Eurostat myös toteutti vuonna 2020 kaikkien asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa henkilöliikenteen tilastotutkimuksen, jolla täydennettiin seitsemän pilottitutkimuksen havaintoja.

Helmikuussa 2021 komissio antoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen²⁴, jossa esitetään sisävesiväylien henkilöliikenteen tilastoja koskevien pilottitutkimusten ja vuoden 2020 kyselytutkimuksen tulokset. Kertomuksessa keskityttiin uusien tietojen keräämisen toteutettavuuteen, tilastotietojen laatuun, aiheeseen liittyviin menetelmiin sekä jäsenvaltioille aiheutuviin kustannuksiin ja rasitteisiin. Kertomuksessa todettiin, että pilottitutkimuksissa oli tutkittu perusteellisesti sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tietojen keräämisen toteutettavuutta ja tutkimustulosten mukaan seitsemässä osallistujamaassa tällaisten tietoja

²⁰ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/9777356> (saatavilla vain englanniksi).

²¹ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/318624> (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).

²² <https://data.europa.eu/doi/10.2832/16593> (saatavilla vain englanniksi).

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/98370> (saatavilla vain englanniksi).

²⁴ Komission kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle jäsenvaltioiden sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tilastojen osalta asetuksen (EU) 2018/974 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteuttamien pilottitutkimusten tuloksista, COM(2021) 59 final, 12.2.2021; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52021DC0059>.

kerääminen on jossakin määrin toteutettavissa. Kertomuksessa todettiin kuitenkin myös, että tietojen tarve olisi sovittava yhteen tietojen saatavuuden ja vastausrasitteen kanssa.

Pilottitutkimusten tulokset esiteltiin sisävesiliikenteen tilastoja käsittelevän komission asiantuntijaryhmän kokouksessa lokakuussa 2021. Tämän kokouksen jälkeen Eurostat käynnisti jäsenvaltioiden kanssa kuulemisen, jonka tarkoituksena oli mukauttaa ehdotettua menetelmää pilottitutkimusten havaintojen ja muiden maakohtaisten huomautusten pohjalta. Kuulemisen tulokset johtivat sisävesiväylien matkustajaliikennettä koskevien ehdotettujen tietokokonaisuuksien yksinkertaistamiseen vastausrasitteen vähentämiseksi. Menetelmäluonnoksen tarkistetusta versiosta keskusteltiin toisessa maakohtaisessa kuulemisessa toukokuussa 2022. Kuulemisessa saatiin päätökseen keskustelut ehdotetusta menetelmästä, johon sisällytettiin neljä sisävesiväylien matkustajaliikennettä koskevaa tietokokonaisuutta.

- **Tietokokonaisuus 1:** kuljetettavien henkilöiden määrä, lukuun ottamatta jokiristeilymatkustajia, alukseenousualueen, mihinousualueen ja matkatyyppin mukaan (vuotuinen tietokokonaisuus).
- **Tietokokonaisuus 2:** jokiristeilyt – matkustajien määrä alukseenousualueen mukaan (vuotuinen tietokokonaisuus).
- **Tietokokonaisuus 3:** jokiristeilyt – ilmoittavassa maassa alkaneiden matkojen määrä (vuotuinen tietokokonaisuus).
- **Tietokokonaisuus 4:** maassa rekisteröityjen alusten määrä (riippumatta siitä, liikennöivätkö ne kyseisen maan sisävesiväylillä) hyttityypin, aluksen kapasiteetin ja aluksen iän mukaan (tiedot kerätään kahden vuoden välein).

Jotta sovittua menetelmää voitaisiin testata uudelleen, Eurostat rahoitti vuoden 2022 ehdotuspyynnössään (avustukset) sisävesiväylien henkilöliikenteeseen liittyvien tietojen keruuta koskevia pilottihankkeita. Vuonna 2023 jätettiin neljä ehdotusta, joille myönnettiin yhteisrahoitus. Näiden hankkeiden tulokset esiteltiin sisävesiliikenteen tilastoja käsittelevän komission asiantuntijaryhmän vuoden 2025 kokouksessa.

Näiden hankkeiden tulosten avulla sisävesiväylien henkilöliikenteeseen sovellettavaa menetelmää voidaan tarvittaessa hienosäätää. Eurostat viimeisteli menetelmän joulukuussa 2025. Seuraavaksi se ottaa käyttöön vapaaehtoisen säännöllisen tiedonkeruun arvioidakseen menetelmän luotettavuutta pitkällä aikavälillä sekä jäsenvaltioiden tehokkuutta haluttujen tietokokonaisuuksien tuottamisessa. Ensimmäinen vapaaehtoinen, vuotta 2025 koskevien tietojen keruu on suunniteltu toteutettavaksi vuonna 2026.

DIMESA (komission asiantuntijaryhmä – alakohtaisten ja ympäristötilastojen ja -tilien johtajat)²⁵ esittelee säännöllisesti edistymistä asiassa ja käy siitä keskustelua.

3. SISÄVESILIIKENTEEN TILASTOJEN MAHDOLLINEN TULEVA KEHITYS

Sisävesiliikenteen tilastoilla on ratkaiseva merkitys poliittisten tavoitteiden asettamisessa ja seurannassa. Tähän tarvitaan tietoja kuljetettavan tavarantoiminnan määrästä, sisävesialusten määrästä, sisävesiliikenteestä, sisävesiväyläinfrastruktuurista sekä sisävesiväyläinfrastruktuurin

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

investointi- ja ylläpitokustannuksista. Laitteita, infrastruktuuria ja menoja koskevat tiedot kerätään vapaaehtoisesti, ei asetuksen nojalla, ja keräämisessä käytetään sisämaaliikenteen tilastoja koskevaa Eurostatin, kansainvälisen liikennefoorumin ja YK:n Euroopan talouskomission yhteistä kyselylomaketta (*Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics*). Tiedonkeruuseen sisältyy muun muassa seuraavia seikkoja koskevia indikaattoreita:

- purjehduskelpoisen sisävesiväyläverkon pituus
- rahtialusten lukumäärä tyyppin, rakennusvuoden ja kuormauskapasiteetin mukaan
- sisävesiliikenneinfrastruktuurin investointi- ja ylläpitomenojen taso.

Lisäksi Eurostat etsii keinoja auttaa maita ilmoittamaan nykyiset tilastot. Tässä yhteydessä yksi jäsenvaltioiden mainitsema edistysaskel on Eurostatin tuki kauttakulikutietojen keräämisessä satamien välistä liikennettä koskevan etäisyysmatriisin perusteella. Komissio kehittää parhaillaan tällaista etäisyysmatriisia, joka auttaa vähentämään tiedonkeruuseen liittyvää rasitetta. Käyttämällä etäisyysmatriisia jäsenvaltiot voivat jakaa satamien välisen kokonaisetäisyyden matkan aikana kussakin maassa kuljettuihin yksittäisiin matkoihin. Etäisyysmatriisin kehitys riippuu jatkossa pääasiassa kunkin sataman maantieteellisen sijainnin täsmällisestä määrittämisestä. Etäisyysmatriisi helpottaa myös Eurostatin liikennemuotojakauman indikaattorien laskentaa. Tätä varten jäsenvaltioita kannustetaan kuitenkin toimittamaan tietoja tavarantoimittajien määräästä lastaus-/purkusataman mukaan, vaikka tämä on vapaaehtoista.

Liikennemuotojakauman arvioimiseksi sisävesiliikenteen tietoja verrataan usein muita liikennemuotoja koskeviin tietoihin. Tässä yhteydessä jäsenvaltioita kannustetaan toimittamaan sisävesiliikenteen tiedot rahtityypeittäin, jotta voidaan parantaa vertailtavuutta muihin liikennemuotoihin, erityisesti meri- ja maantieliikenteeseen.

Lisäksi sisävesiväylillä voi olla suurempi rooli henkilöliikenteessä ja ne voivat olla olennainen osa kestävästä liikkuvuudesta. Eurostat on ottanut tämän potentiaalisen huomioon, ja se on edistynyt huomattavasti sisävesiväyliä henkilöliikennetilastojen laatimismenetelmien kehittämisessä sekä tukenut kansallisten tilastoviranomaisten toteuttamia asiaa koskevia pilottihankkeita. Kuten luvussa 2 kuvataan, Eurostat aikoo tarkentaa asiaa koskevia menetelmiä ja tehdä jäsenvaltioiden kanssa yhteistyötä vapaaehtoisen ja säännöllisen tiedonkeruun käynnistämiseksi. Tällä aloitteella pyritään jatkamaan menetelmän luotettavuuden arvioimista.

Eurostat aikoo myös jatkaa sisävesiliikenteen onnettomuuksia koskevien tilastojensa kehittämistä. Vuonna 2026 Eurostat käynnistää vuoden 2019 pilottitutkimusten tulosten perusteella kirjallisen kuulemisen sisävesiliikenteen tilastoja käsittelevän komission asiantuntijaryhmän kanssa sellaisten vapaaehtoisten tietokokonaisuuksien toteutettavuudesta, joihin liittyy muita muuttujia ja ulottuvuuksia kuin nykyisin levitettävissä tietokokonaisuuksissa, kuten onnettomuuden vakavuusaste, onnettomuustyyppi, onnettomuudessa olleiden alusten tyyppi ja kuolleiden tai loukkaantuneiden määrä.

Koska sisävesiliikenteen ympäristönäkökohdista ja alusten ominaisuuksista, kuten polttoainetyypistä, tarvitaan yhä enemmän tietoa, Eurostat keskustelee jäsenvaltioiden kanssa mahdollisuudesta ottaa käyttöön asiaankuuluvia muuttujia hallinnollisista lähteistä saatujen tietojen perusteella.

Asetuksella (EU) 2024/3018 muutetaan Euroopan tilastoista annettua asetusta (EY) N:o 223/2009²⁶. Siinä säädetään, että kansalliset tilastolaitokset ja muut kansalliset viranomaiset voivat eurooppalaisia tilastoja tuottaessaan ja jakaessaan tarkastella ja käyttää hallinnollisia tietoja maksutta, viipymättä ja riittävällä tiheydellä.

Tässä yhteydessä Eurostat keskustelee jäsenvaltioiden kanssa mahdollisuudesta käyttää jokiliikenteen tietopalvelun (RIS) hallinnollisia tietoja tilastointitarkoituksiin. Järjestelmä tarjoaa yhdenmukaistettuja tietopalveluja sisävesiliikenteen ja -kuljetusten hallinnan tueksi. Eurostat tutkii mahdollisuutta käyttää alusliikennettä koskevia RIS-tietoja tilastoinnissa. Tällaisia tietoja ovat RIS-alusten jäljitys- ja seurantamenetelmien avulla saatavat tiedot alusten sijainnista.

Lisäksi sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa direktiivissä (EU) 2016/1629²⁷ sovelletaan yhteisiä edellytyksiä sisävesialustodistusten antamiseen EU:n alueen aluksille. Tämän direktiivin asianmukaisen soveltamisen varmistamiseksi on perustettu erityinen eurooppalainen alusrunkotietokanta, johon tallennetaan sisävesialusten tunnistetiedot, tiettyjä ominaisuuksia koskevat tiedot sekä alusten todistukset. Eurostat tutkii mahdollisuutta hakea tästä tietokannasta hallinnollisia tietoja tilastointia varten, jotta jäsenvaltioiden tiedonkeruurasitetta voidaan edelleen keventää.

Sisävesiliikenteen tilastojen maantieteellistä kattavuutta voitaisiin EU:n tulevan laajentumisen myötä myös laajentaa uusiin maihin. Useat Euroopan unionin jäsenehdokasmaat toteuttavat parhaillaan sisävesiliikenteen rahti- ja henkilöliikennettä koskevia pilottitiedonkeruualoitteita. Nämä aloitteet on rahoitettu liittymistä valmistelevalta tukivälineestä. Pilottihankkeiden tulosten odotetaan valmistuvan vuosina 2026 ja 2027. Eurostat tukee jatkuvasti ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden ponnisteluja ja tulevaa edistymistä asetuksen noudattamisessa keskustelemalla menetelmäkysymyksistä, tietojen laadusta, tietojen toimittamisesta ja validointiprosesseista.

4. PÄÄTELMÄT

Asetuksen täytäntöönpanosta on edelleen saatu myönteisiä kokemuksia ja tuloksia. Jäsenvaltiot noudattavat tietojen toimittamista koskevia velvoitteita, ja sekä Eurostatin että kansallisella tasolla myönnettyt resurssit mahdollistavat korkealaatuiset tulokset.

Eurostat toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet tukeakseen ja auttaakseen jäsenvaltioita asetuksen täytäntöönpanossa sekä kannustaa ehdokasmaita ja mahdollisia ehdokasmaita hankkimaan ja kokoamaan sisävesiliikennettä koskevia tilastoja. Eurostat on nykyaikaistanut sisävesiliikenteen tietojen validointia ja käsittelyä koskevan tietojärjestelmänsä ja parantanut näin näiden tietojen laatua ja helpottanut kansallisten tilastoviranomaisten työtä.

Sisävesiliikenteen tilastoja käsittelevä komission asiantuntijaryhmä on edelleen elin, jossa keskustellaan aktiivisesti asetuksen täytäntöönpanosta ja sen mahdollisista parannuksista. Jotta jäsenvaltioille ei aiheutuisi enempää rasitetta, Eurostat ei tällä hetkellä aio ottaa käyttöön uusia pakollisia tiedonkeruita. Sen sijaan Eurostat alkaa kerätä vapaaehtoisesti ja säännöllisesti annettavia sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevia tietoja. Tuleviin suunnitelmiin kuuluvat

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

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

myös mahdollinen hallinnollisten tietojen haku ja satamien välistä liikennettä koskevan etäisyysmatriisin viimeistely.

Sisävesiliikenteen tilastoja levitetään Eurostatin verkkotietokannan, tilasto- ja uutisartikkeleiden sekä muiden komission julkaisujen kautta. Nämä tilastot ovat arvokkaita jäsenvaltioille, päättäjille, alakohtaisille organisaatioille ja jokikomissioille, koska niiden avulla voidaan suunnitella ja arvioida kestävä, puhdasta ja turvallista liikennettä koskevia politiikkoja.

Asetus on tehokas ja vaikuttava apu luotettavien ja yhdenmukaistettujen sisävesiliikenteen tilastojen tuottamisessa EU:n ja kansallisella tasolla, ja sillä tuetaan komissiota sisävesiliikenteen kilpailukyvyyn ja intermodaalisen logistiikan integroinnin edistämässä.