

Bruksela, 11 marca 2026 r.
(OR. en)

7248/26

STATIS 16
TRANS 147
COMPET 312

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 4 marca 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Dotyczy: SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z wdrożenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/974 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami śródlądowymi

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 107 final.

Załącznik: COM(2026) 107 final



Bruksela, dnia 4.3.2026 r.
COM(2026) 107 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z wdrożenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/974 z dnia 4
lipca 2018 r. w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami
śródlądowymi

Spis treści

1.	WPROWADZENIE	2
1.1.	Podstawowe informacje	2
1.2.	Kontekst polityczny	2
1.3.	Państwa członkowskie i inne kraje objęte rozporządzeniem	3
2.	DZIAŁANIA NASTĘPCZE W ZWIĄZKU Z WDRAŻANIEM ROZPORZĄDZENIA	5
2.1.	Przestrzeganie zobowiązań prawnych.....	5
2.2.	Metody gromadzenia danych stosowane w państwach członkowskich.....	5
2.3.	Koszty i obciążenia związane z gromadzeniem danych i sprawozdawczością dla państw członkowskich	6
2.4.	Walidacja i kontrola jakości otrzymywanych danych	7
2.5.	Wsparcie metodyczne zapewniane państwom członkowskim przez Eurostat.....	8
2.6.	Udostępnianie danych	9
2.7.	Statystyki dotyczące przewozu osób wodami śródlądowymi	10
3.	MOŻLIWY DALSZY ROZWÓJ SYTUACJI W ZAKRESIE STATYSTYK DOTYCZĄCYCH ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ.....	12
4.	WNIOSKI	14

1. WPROWADZENIE

1.1. PODSTAWOWE INFORMACJE

Rozporządzenie (UE) 2018/974 w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami śródlądowymi ⁽¹⁾ („rozporządzenie”) zapewnia porównywalne, wiarygodne, zharmonizowane, regularnie aktualizowane i wyczerpujące dane statystyczne dotyczące transportu towarów wodami śródlądowymi w UE. Takie dane są pomocne dla ministerstw, stowarzyszeń, przedsiębiorstw żeglugowych, operatorów korzystających ze śródlądowych dróg wodnych i portów do transportu towarów oraz dla decydentów politycznych. Statystyki dotyczące żeglugi śródlądowej pomagają monitorować i rozwijać politykę regionalną, krajową i transeuropejską, wspierają planowanie infrastruktury i kontrolę ruchu oraz dostarczają cennych informacji na temat przesunięcia międzygałęziowego w kierunku czystych rodzajów transportu. Służą one również jako jedno źródło wspólnych informacji w całej UE, ponieważ zawierają dane na temat towarów przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi w odniesieniu do każdego kraju, a nie do poszczególnych rzek.

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Komisja, po konsultacji z Komitetem ds. Europejskiego Systemu Statystycznego, musi przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat sposobu wykonania rozporządzenia oraz rozwoju sytuacji. Pierwsze sprawozdanie należało przedstawić do dnia 31 grudnia 2020 r. ⁽²⁾, a kolejne sprawozdania mają być sporządzane co pięć lat. Niniejszy dokument stanowi drugie takie sprawozdanie.

W sekcji 1 niniejszego sprawozdania wyjaśniono kontekst polityczny i zakres stosowania rozporządzenia w państwach członkowskich i innych państwach. W sekcji 2 przedstawiono działania następcze dotyczące sposobu wdrażania rozporządzenia przez państwa członkowskie i Komisję (Eurostat). Obejmuje to przestrzeganie zobowiązań prawnych, sposoby gromadzenia danych stosowane przez państwa członkowskie, związane z tym koszty i obciążenia, walidację danych i kontrole jakości przeprowadzane przez Eurostat, wsparcie metodyczne, jakiego Eurostat udziela państwom członkowskim, oraz informacje na temat udostępniania danych.

Pod koniec sekcji 2 opisano rozwój sytuacji w zakresie statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. W sekcji 3 podsumowano możliwy dalszy rozwój sytuacji w odniesieniu do statystyk dotyczących transportu towarów i osób w żegludze śródlądowej, a w sekcji 4 przedstawiono kluczowe wnioski sprawozdania.

1.2. KONTEKST POLITYCZNY

Żegluga śródlądowa jest ważnym elementem europejskiego systemu transportowego, a śródlądowa sieć wodna o długości ponad 49 684 kilometrów obejmuje 20 państw członkowskich UE ⁽³⁾. W porównaniu z innymi rodzajami transportu, w przypadku których

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

² Pierwsze sprawozdanie przyjęto 18 grudnia 2020 r. (COM(2020) 821 final).

³ Obliczenia opierają się na danych dostępnych pod adresem https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_if_infrastr_custom_16182625/default/table?lang=en (informacje dostępne w języku angielskim, francuskim i niemieckim). Całkowita długość sieci opiera się na danych z 2023 r., z wyjątkiem Belgii, w której przypadku najnowsze dostępne dane pochodzą z 2008 r.

często powstają problemy związane z zatorami komunikacyjnymi i przepustowością, transport śródlądowymi drogami wodnymi stanowi bardziej niezawodną i energooszczędną alternatywę oraz oferuje wiele możliwości jego szerszego wykorzystania. Podobnie jak transport kolejowy, żegluga śródlądowa od dawna uznaje się za jeden z najbardziej efektywnych sposobów transportu towarów pod względem emisji CO₂. W związku z tym uznaje się, że ma ona kluczowe znaczenie dla inicjatyw UE, w tym celów dotyczących przesunięcia międzygałęziowego w celu ograniczenia emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu ⁽⁴⁾. Ponadto żegluga śródlądowa wiąże się z niższym poziomem emisji hałasu i zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa, co stanowi znaczną korzyść, zwłaszcza w przypadku transportu towarów niebezpiecznych. Odciąża ona również przeciążone sieci drogowe w regionach gęsto zaludnionych ⁽⁵⁾.

Biorąc pod uwagę te atuty, żegluga śródlądowa może odegrać kluczową rolę w systemie transportowym UE. Komisja Europejska uznaje znaczne możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej i zobowiązuje się do zwiększenia jej konkurencyjności oraz roli w intermodalnej sieci logistycznej. Zobowiązanie to znajduje odzwierciedlenie w programie działań Naiades III⁽⁶⁾. Program koncentruje się głównie na transporcie większej ilości ładunków europejskimi rzekami i kanałami oraz przejściu na barki bezemisyjne do 2050 r. Obejmuje on również środki zachęcające do rozwoju i wdrażania technologii bezemisyjnych i bezodpadowych dla statków i portów śródlądowych. Program działań Naiades III jest zgodny z Europejskim Zielonym Ładem ⁽⁷⁾ oraz kompleksową strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ⁽⁸⁾, których celem jest zwiększenie żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu o 25 % do 2030 r. i o 50 % do 2050 r.

Europejskie statystyki dotyczące żeglugi śródlądowej mają zasadnicze znaczenie dla opracowywania, monitorowania i oceny inicjatyw i polityk w ramach programu Naiades III oraz innych unijnych programów w zakresie środowiska, transportu i jednolitego rynku. Takie inicjatywy i polityki wymagają dogłębnej wiedzy na temat skali żeglugi śródlądowej oraz zmian zachodzących w zakresie tego rodzaju transportu z biegiem czasu.

1.3. PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ROZPORZĄDZENIEM

Rozporządzenie jest bezpośrednio stosowane i obowiązuje w całości we wszystkich państwach członkowskich. Nie ma zatem potrzeby przekształcania rozporządzenia w prawodawstwo krajowe. Żegluga śródlądowej nie prowadzi się jednak we wszystkich państwach członkowskich. W związku z tym skutki stosowania rozporządzenia ograniczają się do tych państw, w których stosuje się ten rodzaj transportu.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0324> (dokument dostępny tylko w języku angielskim).

⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en (informacje dostępne we wszystkich językach urzędowych UE).

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en (informacje dostępne we wszystkich językach urzędowych UE).

⁷ COM(2019) 640 final;

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

⁸ COM(2020) 789 final;

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

W odniesieniu do państw członkowskich, w których prowadzi się żeglugę śródlądową, w rozporządzeniu ustanowiono próg, po przekroczeniu którego państwa są zobowiązane do przekazywania danych. Obowiązek sprawozdawczy ma zastosowanie do wszystkich państw członkowskich, w których całkowity wolumen towarów przewożonych rocznie śródlądowymi drogami wodnymi przekracza milion ton. Obecnie do przekazywania danych zobowiązanych jest 11 państw członkowskich (Belgia, Bułgaria, Niemcy, Francja, Chorwacja, Luksemburg, Węgry, Niderlandy, Austria, Rumunia i Słowacja) w odniesieniu do wszystkich następujących obowiązkowych tabel wymienionych w załącznikach I–IV:

- II: Transport towarów ze względu na rodzaj towarów (dane roczne);
- III: Transport ze względu na przynależność państwową i rodzaj statku (dane roczne);
- III1: Transport kontenerowy ze względu na rodzaj towarów (dane roczne);
- IV1: Transport ze względu na przynależność państwową statków (dane kwartalne);
- IV2: Transport kontenerowy ze względu na przynależność państwową statków (dane kwartalne).

Spśród państw zobowiązanych do przekazywania danych Belgia, Węgry ⁽⁹⁾ i Luksemburg również dostarczają dane do opcjonalnej tabeli II2: Ruch statków (dane roczne), zawartej w załączniku II do rozporządzenia.

Zgodnie z rozporządzeniem państwa, które przekraczają próg wynoszący milion ton, ale nie prowadzą ruchu międzynarodowego ani tranzytowego, są zobowiązane do przedstawienia jedynie skróconej tabeli V1: Transport towarów (dane roczne), zgodnie z załącznikiem V do rozporządzenia. Obecnie przepis ten ma zastosowanie wyłącznie do Szwecji. Szwecja dobrowolnie przedstawia jednak wszystkie obowiązkowe tabele, a nie tylko skróconą tabelę roczną.

Pięć innych państw członkowskich, w których działalność w zakresie żeglugi śródlądowej nie przekracza progów określonych w rozporządzeniu, przekazuje obecnie dane na zasadzie dobrowolności: Czechy, Finlandia, Włochy, Litwa i Polska. Czechy, Finlandia i Polska przedkładają wszystkie obowiązkowe tabele wymagane na mocy rozporządzenia. Czechy przekazują również roczne dane dotyczące ruchu statków z opcjonalnej tabeli II2. Włochy i Litwa przekazują natomiast jedynie roczne dane dotyczące transportu towarów ze skróconej tabeli V1. Poza UE Serbia, kraj kandydujący, dostarcza dane do tabeli IV1: Transport według przynależności państwowej statków (dane kwartalne), zawartej w załączniku IV do rozporządzenia.

Oprócz tabel zawartych w rozporządzeniu grupa ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej uzgodniła w lutym 2007 r. zorganizowanie gromadzenia danych na temat transportu towarów niebezpiecznych (tabela A2) i wypadków (tabela A3) na zasadzie dobrowolności. W październiku 2013 r. grupa postanowiła również zorganizować dobrowolne gromadzenie danych dotyczących transportu towarów według portu załadunku/rozładunku (tabela A4) oraz transportu towarów według rodzaju ładunku (tabela A5).

⁹ Węgry nie zgłosiły żadnych danych dotyczących ruchu statków za lata referencyjne 2022, 2023 i 2024.

W odniesieniu do roku referencyjnego 2024 kilka państw przekazało dobrowolne dane w ramach różnych tabel w następujący sposób:

- dane do tabeli A2 zgłosiło siedem państw: Czechy, Niemcy, Węgry, Niderlandy, Polska, Rumunia i Słowacja;
- dane do tabeli A3 zgłosiło pięć państw: Czechy, Chorwacja, Węgry, Austria i Polska;
- dane do tabeli A4 zgłosiło osiem państw: Bułgaria, Czechy, Finlandia, Niemcy, Chorwacja, Austria, Polska i Rumunia;
- dane do tabeli A5 również zgłosiło osiem państw: Bułgaria, Finlandia, Niemcy, Chorwacja, Węgry, Niderlandy, Polska i Rumunia.

2. DZIAŁANIA NASTĘPCZE W ZWIĄZKU Z WDRAŻANIEM ROZPORZĄDZENIA

2.1. PRZESTRZEGANIE ZOBOWIĄZAŃ PRAWNYCH

Poziom przestrzegania obowiązku przekazywania danych określonego w rozporządzeniu jest bardzo wysoki. Wszystkie państwa członkowskie dostarczyły wymagane zbiory danych zgodnie z uzgodnioną metodyką i w ustalonych terminach. Jedynie w kilku przypadkach odnotowano niewielkie opóźnienia, ale nie miały one wpływu na tworzenie statystyk. Wysoki poziom przestrzegania przepisów prowadzi do opracowania wiarygodnych statystyk dotyczących transportu towarów śródlądowymi drogami wodnymi, które to statystyki charakteryzują się wysoką jakością.

Jeżeli chodzi o poufność, większość państw członkowskich nie zgłasza żadnych problemów. Niektóre państwa (Bułgaria, Czechy, Węgry) określają jednak swoje dane dotyczące portu załadunku i portu rozładunku jako poufne. Dane te są istotne w przypadku jednej dobrowolnej tabeli nieobjętej zakresem rozporządzenia. Ponadto Francja oznacza niektóre dane jako poufne, począwszy od roku referencyjnego 2023. W przypadku wszystkich rodzajów danych poufnych Eurostat stosuje zasady i środki zapobiegające ich ujawnieniu.

2.2. METODY GROMADZENIA DANYCH STOSOWANE W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Procesy gromadzenia i zestawiania danych różnią się w poszczególnych krajach zgłaszających, ale przebiegają zgodnie z tradycyjnym oddolnym przepływem informacji. W różnych krajach źródłem danych są również różne podmioty, ale najczęściej są to organy zarządzające portami i służbami. Kraje uzupełniają swoje dane informacjami otrzymanymi z wielu różnych źródeł, w tym urzędów celnych, krajów sąsiadujących, prywatnych operatorów, firm i agencji. Większość krajów zgłaszających wykorzystuje również dane uzyskane ze swoich systemów usług informacji rzecznej (RIS) lub innych systemów. Ponadto wszystkie kraje zgłaszające bezpośrednio lub pośrednio wykorzystują dane zebrane na szczeblu krajowym do celów polityki lub udostępniania.

Większość organów krajowych przed przesłaniem informacji do Eurostatu przeprowadza walidację za pomocą opracowanych wewnętrznie procedur kontrolnych. Zasady walidacji obejmują wiele aspektów procesu, w tym formatowanie i kodyfikację danych. Obejmują one

również spójność w ramach każdego zbioru danych, między różnymi zbiorami danych i zmiennymi oraz w odniesieniu do szeregów czasowych.

Ogólne informacje na temat gromadzenia i zestawiania danych są publikowane w metadanych referencyjnych UE ⁽¹⁰⁾, które Eurostat regularnie aktualizuje. Szczegółowe informacje na temat metodyk krajowych są publikowane w krajowych plikach metadanych aktualizowanych co roku przez odnośne kraje. Ponadto przygotowany przez Eurostat Podręcznik referencyjny dotyczący opracowywania statystyk w dziedzinie transportu wodami śródlądowymi ⁽¹¹⁾ zawiera rozdział poświęcony metodykom krajowym, który obejmuje podrozdziały dotyczące źródeł danych, zestawiania danych, walidacji i udostępniania. Rozdział dotyczący metodyk krajowych opiera się na kwestionariuszu przesłanym państwom członkowskim. Kwestionariusz ten został zmieniony i wysłany poszczególnym krajom do wypełnienia w 2025 r. Ich odpowiedzi zostaną uwzględnione w zbliżającym się przeglądzie podręcznika referencyjnego.

2.3. KOSZTY I OBCIĄŻENIA ZWIĄZANE Z GROMADZENIEM DANYCH I SPRAWOZDAWCZOŚCIĄ DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Jak wynika z informacji przedstawionych przez państwa członkowskie, większość krajów zgłaszających uznała, że obciążenie związane z przekazywaniem danych jest możliwe do zaakceptowania. Kilka państw członkowskich zgłosiło, że obciążenie związane z udzielaniem odpowiedzi spoczywa na spedytorach, kapitanach statków, administracjach portowych, władzach portowych, regionalnych kapitanatach, portach i innych miejscach załadunku lub innych podmiotach wyznaczonych jako przedstawiciele odpowiedzialni za gromadzenie wymaganych informacji.

Obciążenie administracyjne może wzrosnąć w przypadku konieczności ręcznego usunięcia wykrytych błędów lub ponownego skontaktowania się z dostawcami danych. Gromadzenie danych dotyczących transportu tranzytowego może również wiązać się z dodatkowym obciążeniem, ponieważ czasami wymaga dwustronnej współpracy z innymi państwami członkowskimi w celu uzyskania danych lub przeprowadzenia procedur imputacji i ekstrapolacji. Ogólnie rzecz biorąc, koszt gromadzenia danych i sprawozdawczości nie jest uważany za bardzo wysoki.

Państwa członkowskie, które są w stanie ilościowo określić koszty i obciążenia związane z gromadzeniem danych dotyczących śródlądowych dróg wodnych, zgłaszają znaczne rozbieżności w zależności od intensywności żeglugi śródlądowej w danym państwie oraz od systemów zestawiania danych. W rozporządzeniu określono jednak progi dotyczące skali działalności transportowej w celu ograniczenia obciążeń sprawozdawczych przy jednoczesnym utrzymaniu jakości statystyk.

Ograniczenie obciążeń i uproszczenia

¹⁰ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww_go_esms.htm (informacje dostępne tylko w języku angielskim).

¹¹ https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww_reference_manual_april_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468 (dokument dostępny tylko w języku angielskim).

Eurostat pracuje nad zmniejszeniem obciążeń związanych z gromadzeniem danych i pozostaje w tej kwestii na bieżąco w kontakcie z państwami członkowskimi. We współpracy z krajowymi urzędami statystycznymi Eurostat wdraża konkretne środki mające na celu ograniczenie obciążenia związanego z gromadzeniem danych i sprawozdawczością. Obejmują one:

- opracowywanie tablicy odległości na potrzeby obliczeń w zakresie pomiarów dokonywanych w żegludze śródlądowej w tonokilometrach lub pasażerokilometrach;
- nowe narzędzia służące walidacji opracowane przez Eurostat, które umożliwiają krajom zgłaszającym walidację danych przed ich oficjalnym przekazaniem do Eurostatu (wstępna walidacja) oraz otrzymywanie informacji zwrotnych na temat błędów w odniesieniu do każdego zbioru danych;
- konsultacje z państwami członkowskimi, państwami Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), krajami kandydującymi i potencjalnymi kandydatami dotyczące kwestii metodologicznych i nowych wniosków (np. w sprawie transportu pasażerskiego), mające na celu zmniejszenie obciążenia związanego z tworzeniem statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej w możliwie jak największym stopniu.

2.4. WALIDACJA I KONTROLA JAKOŚCI OTRZYMYWANYCH DANYCH

Za gromadzenie i przekazywanie danych odpowiadają państwa członkowskie, natomiast Eurostat podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia wysokiej jakości statystyk i wykrycia wszelkich błędów lub niespójności w otrzymywanych danych.

Od 2023 r. Eurostat wdraża zaawansowany system informatyczny służący do zarządzania danymi, który obejmuje dwa udoskonalone elementy: nowe narzędzia do walidacji danych oraz wydajne oprogramowanie z zakresu systemów analizy statystycznej (SAS) do przetwarzania, kontroli jakości i publikowania danych dotyczących żeglugi śródlądowej.

Procedury przekazywania i walidacji danych są obecnie w dużym stopniu znormalizowane. Kraje zgłaszające przekazują Eurostatowi zbiory danych za pośrednictwem portalu EDAMIS⁽¹²⁾, wykorzystując strukturę zgodną ze standardem SDMX (standard wymiany danych i metadanych statystycznych). Do otrzymanych zbiorów danych stosuje się następnie solidny dwuetapowy proces walidacji.

- Po pierwsze, przy użyciu narzędzia STRUVAL (walidacja strukturalna – STRUctural VALidation) waliduje się każdy zbiór danych pod względem formatu, zawartości pól obowiązkowych oraz poprawności zastosowanej struktury i kodów.
- Po drugie, przy użyciu narzędzia CONVAL (walidacja zawartości – CONtent VALidation) waliduje się zawartość każdego zbioru danych na podstawie wcześniej określonych zasad i progów. Walidacja za pomocą narzędzia CONVAL odbywa się tylko wtedy, gdy zbiór danych pomyślnie przejdzie walidację za pomocą narzędzia STRUVAL.

W odniesieniu do każdego przekazanego zbioru danych kraje zgłaszające otrzymują po każdym etapie walidacji szczegółowe sprawozdanie z walidacji, które ułatwia korygowanie wszelkich

¹² Elektroniczny system informacji o zarządzaniu i administrowaniu przepływem danych. Jest to pojedynczy punkt kontaktowy wykorzystywany przez Eurostat do wymiany danych. <https://cros.ec.europa.eu/dashboard/edamis>.

błędów. Eurostat stale aktualizuje stosowane zasady walidacji, aby zaspokajać zmieniające się potrzeby i zapewnić tworzenie wysokiej jakości statystyk.

Po wprowadzeniu danych do produkcyjnej bazy danych SAS Eurostatu przesłane dane poddaje się kontroli jakości. Kontrole te dotyczą spójności szeregów czasowych, spójności między zbiorami danych kwartalnych i rocznych oraz porównania wyników między partnerskimi krajami zgłaszającymi dane (kontrole lustrzane).

Zasadniczo jakość przekazywanych danych jest dobra. Niemniej jednak nadal konieczne są wysiłki na rzecz zmniejszenia asymetrii wykrytych w wyniku kontroli lustrzanych oraz poprawy zgłaszania danych dotyczących tranzytowej żeglugi śródlądowej.

2.5. WSPARCIE METODYCZNE ZAPEWNIANE PAŃSTWOM CZŁONKOWSKIM PRZEZ EUROSTAT

Eurostat zapewnia krajom zgłaszającym stałe wsparcie metodyczne i techniczne we wdrażaniu rozporządzenia w celu utrzymania wysokiej jakości danych i metadanych.

Spotkania grupy ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej dają państwom członkowskim, państwom EFTA, krajom kandydującym oraz potencjalnym kandydatom możliwość omówienia jakości danych, problemów związanych z metodyką i nowych projektów. Wykonanie rozporządzenia stanowi również stały punkt porządku obrad na corocznych posiedzeniach grupy koordynacyjnej ds. statystyki w zakresie transportu.

Ponadto Podręcznik referencyjny dotyczący opracowywania statystyk w dziedzinie transportu wodami śródlądowymi zawiera szczegółowe wytyczne dla krajów zgłaszających dotyczące wykonania rozporządzenia. Podręcznik referencyjny jest regularnie aktualizowany (zazwyczaj co roku) w celu uwzględnienia najnowszych informacji, dokumentacji lub wytycznych istotnych dla gromadzenia statystyk transportu śródlądowego.

Glosariusz statystyki w zakresie transportu (¹³), opracowany w ścisłej współpracy z Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i Międzynarodowym Forum Transportu, został poddany dużej aktualizacji. Celem glosariusza jest normalizacja definicji z zakresu statystyki w transporcie na szczeblu europejskim i międzynarodowym. Zmieniony glosariusz będzie zawierał zaktualizowaną i udoskonaloną sekcję dotyczącą żeglugi śródlądowej obejmującą definicje odzwierciedlające definicje zawarte w rozporządzeniu oraz nowe definicje dotyczące transportu pasażerskiego śródlądowymi drogami wodnymi. Zmieniony glosariusz ma zostać opublikowany na początku 2026 r.

¹³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/675927> (dokument dostępny w językach angielskim, francuskim i niemieckim).

2.6. UDOSTĘPNIANIE DANYCH

Baza danych Eurostatu dostępna online

Eurostat udostępnia dane zebrane na podstawie rozporządzenia za pośrednictwem swojej bazy danych online, którą można bezpłatnie przeglądać na stronie internetowej Eurostatu ⁽¹⁴⁾. Baza danych zawiera 17 tabel dotyczących transportu towarowego śródlądowymi drogami wodnymi, które to tabele są regularnie aktualizowane i uzupełniane szczegółowymi europejskimi i krajowymi plikami metadanych.

Produkty służące do udostępniania danych

Eurostat opracowuje następujące cztery artykuły z serii „Statistics Explained” dotyczące transportu towarów śródlądowymi drogami wodnymi. Artykuły te zapewniają mediom i ogółowi społeczeństwa przegląd najważniejszych zmian zachodzących w odniesieniu do tego rodzaju transportu oraz analizę danych zgromadzonych na podstawie rozporządzenia.

1. *Przewóz towarów śródlądowymi drogami wodnymi – dane kwartalne i roczne* ⁽¹⁵⁾
2. *Dane statystyczne dotyczące żeglugi śródlądowej według kategorii produktów* ⁽¹⁶⁾
3. *Śródlądowe drogi wodne – dane statystyczne dotyczące transportu kontenerowego* ⁽¹⁷⁾
4. *Przewóz towarów śródlądowymi drogami wodnymi na poziomie regionalnym* ⁽¹⁸⁾

Artykuły te są aktualizowane co roku po zakończeniu procesu gromadzenia danych dla danego roku odniesienia.

Inne sposoby udostępniania danych

Dane dotyczące żeglugi śródlądowej są również udostępniane za pośrednictwem artykułów prasowych Eurostatu (np. „Inland waterway freight transport drops again in 2023” [Ponowny spadek wolumenów przewozów towarowych śródlądowymi drogami wodnymi w 2023 r.] ⁽¹⁹⁾) i innych publikacji Eurostatu, takich jak „Podstawowe dane liczbowe dotyczące europejskiego transportu” ⁽²⁰⁾ i „Podstawowe dane liczbowe dotyczące Europy” ⁽²¹⁾. Dane są również rozpowszechniane w publikacjach Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (np. w jej małym roczniku statystycznym) ⁽²²⁾.

¹⁴ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/information-data/inland-waterways-transport> (informacje dostępne w językach angielskim, francuskim i niemieckim).

¹⁵ [Przewóz towarów śródlądowymi drogami wodnymi – dane kwartalne i roczne](#) (artykuł dostępny wyłącznie w języku angielskim).

¹⁶ [Dane statystyczne dotyczące żeglugi śródlądowej według kategorii produktów](#) (artykuł dostępny wyłącznie w języku angielskim).

¹⁷ [Śródlądowe drogi wodne – dane statystyczne dotyczące transportu kontenerowego](#) (artykuł dostępny wyłącznie w języku angielskim).

¹⁸ [Przewóz towarów śródlądowymi drogami wodnymi na szczeblu regionalnym](#) (artykuł dostępny wyłącznie w języku angielskim).

¹⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240920-1> (artykuł dostępny tylko w języku angielskim).

²⁰ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/9777356> (dokument dostępny tylko w języku angielskim).

²¹ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/318624> (dokument dostępny w językach angielskim, francuskim i niemieckim).

²² <https://data.europa.eu/doi/10.2832/16593> (dokument dostępny tylko w języku angielskim).

Dane dotyczące transportu towarów śródlądowymi drogami wodnymi uwzględnia się również w sprawozdaniu monitorującym z postępów w realizacji celów zrównoważonego rozwoju ⁽²³⁾, w którym obserwuje się postępy w osiągnięciu celu polityki UE, jakim jest przeniesienie przewozu towarów z dróg na tory kolejowe i śródlądowe drogi wodne. Odpowiedni wskaźnik w tym sprawozdaniu zawiera analizę krótko- i długoterminowych zmian udziału transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej w całkowitym śródlądowym transporcie towarowym, wyrażonego w tonokilometrach.

Eurostat oferuje również dostosowane do potrzeb wyciągi danych na wniosek użytkownika. Wszystkie dane zawarte w dostosowanych do potrzeb wyciągach danych i publikacjach są również publikowane w internetowej bazie danych Eurostatu.

2.7. STATYSTYKI DOTYCZĄCE PRZEWOZU OSÓB WODAMI ŚRÓDLĄDOWYMI

Chociaż żegluga śródlądowa jest niewielkim sektorem, segment przewozu osób szybko się rozwija. W związku z tym dane dotyczące działalności w tym segmencie oraz jego rozwoju mają zasadnicze znaczenie dla obserwacji rynku i rozwoju polityki.

Obecnie rozporządzenie nie wymaga gromadzenia danych statystycznych dotyczących przewozu osób wodami śródlądowymi. W art. 5 rozporządzenia zobowiązano Komisję do zbadania, we współpracy z państwami członkowskimi, możliwości w zakresie opracowywania statystyk dotyczących przewozu osób wodami śródlądowymi, w tym w ramach usług przewozu transgranicznego.

Zgodnie z wymogami zawartymi w art. 5 w 2018 r. Eurostat i państwa członkowskie opracowały projekt metodyki zestawiania statystyk dotyczących przewozu osób wodami śródlądowymi, przeznaczony do wykorzystania przez państwa członkowskie w badaniach pilotażowych. W 2019 r. Eurostat współfinansował badania pilotażowe w siedmiu państwach członkowskich (Niemcy, Chorwacja, Niderlandy, Austria, Polska, Rumunia i Szwecja), które obejmowały dwa moduły: statystyki dotyczące przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi (moduł 1); oraz statystyki dotyczące wypadków na śródlądowych drogach wodnych (moduł 2). W 2020 r. Eurostat przeprowadził również badanie statystyczne dotyczące przewozu osób z udziałem wszystkich zainteresowanych państw członkowskich w celu uzupełnienia obserwacji poczynionych w ramach wspomnianych siedmiu badań pilotażowych.

W lutym 2021 r. Komisja przyjęła sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁴⁾, w którym przedstawiono wyniki badań pilotażowych i badania z 2020 r. dotyczącego statystyk w zakresie przewozu osób wodami śródlądowymi. W sprawozdaniu skupiono się na wykonalności gromadzenia nowych danych, jakości danych statystycznych, powiązanej metodyce oraz kosztach i obciążeniach dla państw członkowskich. W sprawozdaniu stwierdzono, że w ramach badań pilotażowych dokładnie zbadano wykonalność gromadzenia danych na temat

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2785/98370> (dokument dostępny tylko w języku angielskim).

²⁴ Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lutego 2021 r. w sprawie wyników przeprowadzonych przez państwa członkowskie badań pilotażowych poświęconych statystykom dotyczącym przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/974, COM(2021) 59 final; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52021DC0059>.

przewozu osób wodami śródlądowymi, wykazując, że w siedmiu uczestniczących państwach gromadzenie takich danych byłoby do pewnego stopnia wykonalne. W sprawozdaniu stwierdzono jednak również, że zapotrzebowanie na dane należy zrównoważyć dostępnością informacji i obciążeniem dla respondentów.

Wyniki badań pilotażowych przedstawiono na posiedzeniu grupy ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej w październiku 2021 r. Po tym posiedzeniu Eurostat rozpoczął konsultacje z państwami członkowskimi w celu dostosowania proponowanej metodyki do obserwacji poczynionych w trakcie badań pilotażowych i innych uwag przekazanych przez poszczególne państwa. Wyniki tych konsultacji doprowadziły do uproszczenia proponowanych zbiorów danych dotyczących przewozu osób wodami śródlądowymi w celu zmniejszenia obciążenia dla respondentów. Zmienioną wersję projektu metodyki omówiono podczas drugich konsultacji krajowych w maju 2022 r. Konsultacje te zakończyły dyskusje na temat proponowanej metodyki, w wyniku których wytypowano cztery zbiory danych dotyczące przewozu osób wodami śródlądowymi.

- **Zbiór danych 1:** liczba pasażerów, z wyłączeniem pasażerów rejsów wycieczkowych po rzekach, według regionu wejścia na pokład, regionu zejścia na ląd i rodzaju podróży (roczny zbiór danych).
- **Zbiór danych 2:** rejsy wycieczkowe po rzekach – liczba pasażerów według regionu wejścia na pokład (roczny zbiór danych).
- **Zbiór danych 3:** rejsy wycieczkowe po rzekach – liczba rejsów rozpoczynających się w kraju zgłaszającym (roczny zbiór danych).
- **Zbiór danych 4:** liczba statków zarejestrowanych w danym państwie (niezależnie od tego, czy poruszają się po wodach śródlądowych tego kraju) według rodzaju zakwaterowania, pojemności pasażerskiej statku i wieku statku (zbiór danych zbierany co dwa lata).

Aby ponownie przetestować uzgodnioną metodykę, Eurostat współfinansował projekty pilotażowe dotyczące gromadzenia danych na temat przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi w ramach zaproszenia do składania wniosków z 2022 r. (dotacje). W 2023 r. złożono cztery wnioski, które otrzymały współfinansowanie. Wyniki tych projektów przedstawiono na posiedzeniu grupy ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej w 2025 r.

Wyniki tych projektów umożliwią dostosowanie metodyki w zakresie przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi stosownie do potrzeb. Eurostat ukończył opracowywanie tej metodyki w grudniu 2025 r. Kolejnym krokiem będzie ustanowienie dobrowolnego regularnego gromadzenia danych w celu oceny solidności metodyki w perspektywie długoterminowej oraz skuteczności państw członkowskich w tworzeniu pożądaných zbiorów danych. Pierwsze dobrowolne gromadzenie danych zaplanowano na 2026 r. i ma ono dotyczyć roku referencyjnego 2025.

Postępy w tej dziedzinie są regularnie przedstawiane i omawiane przez DIMESA (grupę ekspertów Komisji – dyrektorów ds. statystyk i rachunków sektorowych i środowiska) ⁽²⁵⁾.

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

3. MOŻLIWY DALSZY ROZWÓJ SYTUACJI W ZAKRESIE STATYSTYK DOTYCZĄCYCH ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Statystyki dotyczące żeglugi śródlądowej odgrywają kluczową rolę w określaniu i monitorowaniu celów polityki. Obecnie osiąga się to dzięki dostarczaniu danych na temat wolumenów przewożonych towarów, liczby statków żeglugi śródlądowej i ruchu, infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, a także wydatków na inwestycje i utrzymanie infrastruktury żeglugi śródlądowej. Dane dotyczące sprzętu, infrastruktury i wydatków są gromadzone na zasadzie dobrowolności, przy czym nie odbywa się to na podstawie rozporządzenia, ale z wykorzystaniem wspólnego kwestionariusza Eurostatu/ITF/EKG dotyczącego statystyk w zakresie transportu lądowego. Gromadzenie danych zapewnia wskaźniki dotyczące różnych aspektów, takich jak:

- długość sieci żeglownych śródlądowych dróg wodnych;
- liczba statków towarowych według rodzaju, roku budowy i ładowności;
- poziom inwestycji i wydatków na utrzymanie infrastruktury żeglugi śródlądowej.

Ponadto Eurostat poszukuje sposobów pomocy państwom w przekazywaniu bieżących statystyk. W tym kontekście jedną ze zmian, o których wspomniały państwa członkowskie, jest wsparcie Eurostatu w zestawianiu danych dotyczących tranzytu na podstawie tablicy odległości między portami. Komisja opracowuje taką tablicę odległości, aby pomóc w zmniejszeniu obciążeń związanych z gromadzeniem danych. Korzystając z tablicy odległości, państwa członkowskie mogą podzielić całkowitą odległość między portami na poszczególne odległości przebyte w każdym z krajów, przez które przebiega trasa podróży. Dalszy rozwój tablicy odległości zależy głównie od dokładnego określenia położenia geograficznego każdego portu. Tablica odległości ułatwi również Eurostatowi obliczanie wskaźników podziału zadań przewozowych. Niemniej jednak w tym celu zachęca się państwa członkowskie do przekazywania danych dotyczących ilości towarów w podziale na porty załadunku/rozładunku, mimo że przekazywanie takich danych jest dobrowolne.

Dane dotyczące żeglugi śródlądowej są często porównywane z danymi dotyczącymi innych rodzajów transportu, aby ocenić podział zadań przewozowych. W tym kontekście zachęca się państwa członkowskie do zgłaszania żeglugi śródlądowej według rodzaju ładunku w celu zwiększenia porównywalności z innymi rodzajami transportu, w szczególności z transportem morskim i drogowym.

Ponadto śródlądowe drogi wodne mogą odgrywać większą rolę w przewozie osób, ponieważ stanowią istotny element mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Uznając ten potencjał, Eurostat poczynił znaczne postępy w opracowywaniu metodyki w zakresie statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi oraz poprzez wspieranie odpowiednich projektów pilotażowych prowadzonych przez krajowe organy statystyczne. Jak opisano w sekcji 2, Eurostat zamierza udoskonalić odpowiednią metodykę i współpracować z państwami członkowskimi w celu dobrowolnego, regularnego gromadzenia danych. Inicjatywa ta ma na celu dalszą ocenę solidności metodyki.

Eurostat planuje również dalszy rozwój swoich statystyk dotyczących wypadków na śródlądowych drogach wodnych. W 2026 r., w oparciu o wyniki badań pilotażowych z 2019 r.,

Eurostat rozpocznie pisemne konsultacje z grupą ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej na temat wykonalności dobrowolnych zbiorów danych zawierających zmienne i wymiary dodatkowe w stosunku do tych obecnie rozpowszechnianych, takie jak waga wypadku, rodzaj wypadku, rodzaj statków biorących udział w wypadku oraz liczba ofiar śmiertelnych lub osób, które odniosły obrażenia.

Biorąc pod uwagę rosnące zapotrzebowanie na informacje na temat środowiskowych aspektów żeglugi śródlądowej i cech statków, takich jak rodzaj paliwa, Eurostat omówi z państwami członkowskimi możliwość wprowadzenia odpowiednich zmiennych na podstawie informacji ze źródeł administracyjnych.

Rozporządzenie (UE) 2024/3018 zmienia rozporządzenie (WE) nr 223/2009 w sprawie statystyki europejskiej ⁽²⁶⁾. Stanowi ono, że krajowe urzędy statystyczne i inne organy krajowe mogą uzyskać bezpłatny dostęp do danych administracyjnych i korzystać z nich, w odpowiednim czasie i z odpowiednią częstotliwością, do celów tworzenia i udostępniania statystyki europejskiej.

W tym kontekście Eurostat omówi z państwami członkowskimi możliwość wykorzystania danych administracyjnych z systemu usług informacji rzecznej (RIS) do celów statystycznych. System ten zapewnia zharmonizowane usługi informacyjne w celu wsparcia zarządzania ruchem i transportem w żegludze śródlądowej. Eurostat zbada możliwość wykorzystania danych RIS dotyczących ruchu statków do celów statystycznych; takie dane obejmują informacje na temat pozycji statków ustalanych przez zastosowanie norm dotyczących śledzenia i namierzania statków w ramach RIS.

Ponadto w dyrektywie (UE) 2016/1629 ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej ⁽²⁷⁾ przewidziano stosowanie wspólnych warunków wydawania świadectw zdolności żeglugowej dla statków w UE. Aby zapewnić właściwe stosowanie tej dyrektywy, stworzono specjalną bazę danych – europejską bazę danych o jednostkach pływających – w celu przechowywania danych identyfikujących statki żeglugi śródlądowej, danych dotyczących niektórych cech, a także świadectw statków. Eurostat zbada możliwość pobierania danych administracyjnych z tej bazy danych do celów statystycznych, aby jeszcze bardziej zmniejszyć obciążenia dla państw członkowskich związane z gromadzeniem danych.

Zasięg geograficzny statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej można również rozszerzyć w wyniku przyszłego rozszerzenia UE o nowe kraje. Kilka krajów kandydujących do członkostwa w Unii Europejskiej podejmuje obecnie pilotażowe inicjatywy w zakresie gromadzenia danych dotyczących zarówno transportu towarowego, jak i przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Inicjatywy te są finansowane z Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej (IPA). Oczekuje się, że wyniki tych projektów pilotażowych zostaną przedstawione w latach 2026 i 2027. Eurostat stale wspiera wysiłki i przyszłe postępy krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących w zakresie przestrzegania rozporządzenia, omawiając kwestie metodyczne, jakość danych, przekazywanie danych i procesy walidacji.

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

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

4. WNIOSKI

Zdobyte doświadczenie i wyniki uzyskane w ramach wykonywania rozporządzenia pozostają pozytywne. Państwa członkowskie wywiązują się z obowiązków w zakresie przekazywania danych, a zasoby przydzielone zarówno na szczeblu Eurostatu, jak i na szczeblu krajowym są wystarczające do zapewnienia wysokiej jakości wyników.

Eurostat wprowadza wszelkie niezbędne środki, aby wspierać państwa członkowskie i pomagać im w wykonywaniu rozporządzenia, oraz zachęca kraje kandydujące i potencjalne kraje kandydujące do uzyskiwania i zestawiania statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej. Eurostat zmodernizował swój system informatyczny służący do walidacji i przetwarzania danych dotyczących żeglugi śródlądowej, co zwiększyło jakość tych danych i ułatwiło pracę krajowym organom statystycznym.

Grupa ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej pozostaje organem, w którym omawia się wykonywanie rozporządzenia i potencjalne usprawnienia w tym zakresie. Aby zapobiec nakładaniu dodatkowych obciążeń na państwa członkowskie, Eurostat nie rozważa obecnie wprowadzenia dalszych obowiązków w zakresie gromadzenia danych. Zamiast tego Eurostat planuje ustanowienie dobrowolnego, regularnego gromadzenia danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Inne przyszłe zmiany obejmą potencjalne wyszukiwanie danych administracyjnych oraz ukończenie tablicy odległości na poziomie przewozów między portami.

Statystyki dotyczące żeglugi śródlądowej są rozpowszechniane za pośrednictwem internetowej bazy danych Eurostatu, artykułów statystycznych i informacyjnych oraz innych publikacji Komisji. Statystyki te stanowią cenne zasoby dla państw członkowskich, decydentów politycznych, organizacji sektorowych i komisji rzecznych, ponieważ pomagają im w opracowywaniu i ocenie polityki na rzecz zrównoważonego, czystego i bezpiecznego transportu.

Rozporządzenie w sposób efektywny i skuteczny pomaga w tworzeniu wiarygodnych, zharmonizowanych statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej na szczeblu unijnym i krajowym, wspierając Komisję w promowaniu konkurencyjności i intermodalnej integracji logistycznej w odniesieniu do żeglugi śródlądowej.