EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.12.2020.
COM(2020) 838 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek īstenota Regula (ES) 2018/643 par dzelzceļa transporta statistiku

1. IEVADS

1.1. ZIŅOJUMA MĒRĶIS

Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 18. aprīļa Regulas (ES) 2018/643 par dzelzceļa transporta statistiku[1] 9. pantā ir noteikts, ka pēc apspriešanās ar Eiropas Statistikas sistēmas komiteju Komisijai līdz 2020. gada 31. decembrim un pēc tam ik pēc četriem gadiem jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs regulas īstenošanu un par nākotnē iespējamām norisēm.

Šā ziņojuma pirmajā iedaļā ir izklāstīts regulas pamatojums, politikas konteksts un valstis un statistikas dati, uz ko attiecas regula. Otrajā iedaļā ir izklāstīti jautājumi, kas saistīti ar regulas īstenošanu, savukārt trešajā un ceturtajā iedaļā ir sniegts iespējamo turpmāko norišu apraksts un secinājumi.

1.2. TIESISKĀ REGULĒJUMA PAMATOJUMS

Dzelzceļa transporta statistikas sākotnējais juridiskais pamats bija Regula (EK) Nr. 91/2003[2]. Tā kā šī regula vairākkārt tika būtiski grozīta, skaidrības labad 2018. gadā tā tika pārstrādāta kā Regula (ES) 2018/643, apkopojot visas izmaiņas vienā jaunā tiesību aktā.

Regulas (EK) Nr. 91/2003 mērķis bija sniegt Komisijai, citām ES iestādēm, valstu valdībām un plašai sabiedrībai salīdzināmus, ticamus, saskaņotus, regulārus un visaptverošus statistikas datus par dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumiem.

Ar Regulu (ES) 2016/2032 2016. gadā ieviesto grozījumu mērķis bija atjaunināt un vienkāršot sākotnējo tiesību aktu (un tādējādi samazināt slogu dalībvalstīm). To mērķis bija arī optimizēt spēkā esošo tiesisko regulējumu attiecībā uz Eiropas statistiku par dzelzceļa transportu un saskaņot to ar Lisabonas līgumu.

1.3. POLITIKAS KONTEKSTS

Pēdējo 25 gadu laikā Komisija ir aktīvi rosinājusi pārstrukturēt Eiropas dzelzceļa transporta tirgu ar mērķi nostiprināt dzelzceļa pozīcijas salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. Komisijas centieni ir koncentrēti uz trim galvenajiem mērķiem, kas visi ir būtiski spēcīgas un konkurētspējīgas dzelzceļa transporta nozares attīstībai:

(1) atvērt dzelzceļa transporta tirgu konkurencei;

(2) uzlabot valstu tīklu sadarbspēju un drošību;

(3) attīstīt dzelzceļa transporta infrastruktūru.

Politiskā nozīme ir ļoti svarīga. Baltajā grāmatā *Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu*[3] ir noteikti vairāki mērķi konkurētspējīgai un resursefektīvai dzelzceļa transporta sistēmai. Kopš tā laika prioritāte ir panākt vienotu Eiropas dzelzceļa telpu: i) likvidējot tehniskos, administratīvos un juridiskos šķēršļus, kas kavē ienākšanu valstu dzelzceļa tirgos; ii) pabeidzot Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkla izveidi līdz 2050. gadam, kad lielākajai daļai pasažieru vidēji lieli attālumi būtu jāveic, izmantojot dzelzceļa transportu.

[1] OV L 112, 2.5.2018., 1. lpp.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 91/2003 (2002. gada 16. decembris) par dzelzceļa transporta statistiku (OV L 14, 21.1.2003., 1. lpp.).

[3] COM(2011)0144 galīgā redakcija.

Saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643 savāktie dati ne tikai atbalsta politikas vajadzības, bet arī ir noderīgi transporta uzņēmumiem, universitātēm, pētniekiem un modelētājiem, kas strādā dzelzceļa transporta nozarē.

Anketā, kas tika nosūtīta 2020. gada aprīlī, dalībvalstis norādīja priekšrocības, ko sniedz no dzelzceļa statistikas iegūtie dati. Saskaņā ar dalībvalstu atsauksmēm datus izmanto: valsts iestādes; pētniecības institūti; pati dzelzceļa nozare — analīzei un plānošanai; ES iestādes; starptautiskas organizācijas, piemēram, Starptautiskais Transporta forums un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija; politikas veidotāji — plānošanai, mērķrādītāju uzraudzībai un lēmumu pieņemšanai. Turklāt dalībvalstis atzīmēja, ka dati ir vajadzīgi, lai: novērotu dzelzceļa transporta darbības attīstību, veicot īstermiņa uzraudzību (izmantojot ceturkšņa datus) un ilgtermiņa uzraudzību (izmantojot gada datus); veiktu valsts tendenču analīzi un salīdzinājumus ar citām valstīm; novērotu, kā mainās dzelzceļa transporta īpatsvars kopējā Eiropas transportā salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem (transporta veidu sadalījums).

Eiropas zaļais kurss[4] ir jaunā izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir padarīt ES ekonomiku ilgtspējīgu, klimata un vides problēmas visās rīcībpolitikas jomās vēršot par izdevībām un padarot pārkārtošanos taisnīgu un pilnīgi iekļaujošu. Eiropas zaļais kurss aicina līdz 2050. gadam par 90 % samazināt transporta emisijas, tostarp īstenot šādas prioritāras darbības pārejai uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti:

- multimodālo pārvadājumu veicināšana;
- atbalsts automatizētai un satīklotai mobilitātei visos transporta veidos;
- transporta darbību ārējo izmaksu jautājumu labāka risināšana ar cenu noteikšanu;
- ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošanas un ieviešanas palielināšana;
- transporta radītā piesārņojuma samazināšana, jo īpaši pilsētās.

Lai paātrinātu šo pāreju, ievērojama daļa kravu autopārvadājumu būtu jānovirza uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem (pašlaik 75 % iekšzemes kravu tiek pārvadātas pa autoceļiem).

1.4. DALĪBVALSTU UN CITU VALSTU TVĒRUMS

Regula (ES) 2018/643 ir tieši un pilnībā piemērojama visās dalībvalstīs.

Regulā paredzētie dati ir jāsniedz visām dalībvalstīm, izņemot Maltu un Kipru, kurās nav dzelzceļa infrastruktūras un līdz ar to nav dzelzceļa transporta darbības.

Datus par dzelzceļa transportu sniedz arī trīs Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) valstis — Norvēģija, Šveice un Lihtenšteina. Trīs kandidātvalstis (Melnkalne, Ziemeļmaķedonija un Turcija) un viena potenciālā kandidātvalsts (Bosnija un Hercegovina) datus sniedz brīvprātīgi.

Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/643 6. pantu valstis nosūta *Eurostat*: i) detalizētu ikgadēju statistiku par kravu un pasažieru pārvadājumiem; ii) ceturkšņa statistiku par kravu un pasažieru pārvadājumiem; iii) reģionālu statistiku par kravu un pasažieru pārvadājumiem (reizi piecos gados par viena gada pārskata periodu); iv) statistiku par satiksmes plūsmām pa dzelzceļa tīklu (reizi piecos gados par viena gada pārskata periodu); v) ikgadēju statistiku par kravu un pasažieru pārvadājumu aktivitātes līmeni.

Kopš 2020. gada 1. februāra, kad Apvienotā Karaliste izstājās no Eiropas Savienības, *Eurostat* savām datu kopām ir pievienojis jaunu apkopotu datu pozīciju "Eiropas Savienība — 27 valstis (no 2020. gada)", kurā Apvienotā Karaliste nav iekļauta. Pārejas

[4] COM(2019)0640 *final*.

periodā, kas ilgst līdz 2020. gada beigām, Apvienotā Karaliste turpina sūtīt datus *Eurostat*, un lietotājiem tiek nodrošināta šo datu pieejamība.

2. TURPMĀKI PASĀKUMI PĒC REGULAS ĪSTENOŠANAS

2.1. JURIDISKO PIENĀKUMU PILDĪŠANA

Regulā (ES) 2018/643 noteiktie pienākumi attiecībā uz datu sniegšanu tiek pildīti ļoti labi, pieprasītās datu kopas iesniedz visas dalībvalstis. Dažkārt īsi kavējumi var rasties sakarā ar izmaiņām valsts līmenī (piemēram, IT izmaiņas vai izmaiņas dzelzceļa tirgū). Tomēr šie kavējumi nekad nav ietekmējuši dzelzceļa transporta statistikas sagatavošanu. Valstis ievēro apstiprināto metodiku, nodrošinot augstas kvalitātes un ticamu statistikas datu sagatavošanu par dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumiem Eiropā.

2.2. DALĪBVALSTĪS IZMANTOTĀS DATU VĀKŠANAS METODES

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vāc datus, izmantojot katras valsts pieņemtās metodes, un nosūta tos valsts iestādēm, kas ir atbildīgas par datu apstrādi. *Eurostat Dzelzceļa transporta statistikas atsauces rokasgrāmatā* (*Reference Manual on Rail transport statistics*)[5] ir nodaļa, kas veltīta valstu metodikai, kā arī apakšnodaļa par datu apkopošanu un kvalitātes pārvaldību.

2.3. DALĪBVALSTU ADMINISTRATĪVAIS SLOGS

Administratīvā sloga mazināšana un vienkāršošana *Eurostat* pastāvīgi raisa bažas. Balstoties uz dalībvalstu atsauksmēm, *Eurostat* sadarbībā ar valstu statistikas birojiem veic konkrētas darbības, kuru mērķis ir mazināt datu vākšanas un ziņošanas slogu.

Pēc dalībvalstu lūgumiem Regula (EK) Nr. 91/2003 2016. gadā tika grozīta, lai mazinātu un vienkāršotu to administratīvo slogu. Tika grozīti šādi pielikumi:

- B pielikums "Ikgadējā statistika par kravu pārvadājumiem — vienkāršots ziņojums" tika svītrots,
- C pielikums "Ikgadējā statistika par pasažieru pārvadājumiem — sīki izstrādāts ziņojums" tika vienkāršots, svītrojot C1 tabulu ("Pārvadātie pasažieri, pēc satiksmes veida (provizoriskie dati, tikai pasažieru skaits)") un C2 tabulu ("Starptautiski pārvadātie pasažieri, pēc iekāpšanas valsts un pēc izkāpšanas valsts (provizoriskie dati, tikai pasažieru skaits)"),
- D pielikums "Ikgadējā statistika par pasažieru pārvadājumiem — vienkāršots ziņojums" tika svītrots,
- H pielikums "Statistika par negadījumiem dzelzceļa transporta jomā" tika svītrots. Līdz 2016. gadam dalībvalstis datus par negadījumiem iesniedza *Eurostat* un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai. Kopš 2016. gada šādi dati tiek sniegti tikai aģentūrai, lai mazinātu dalībvalstīm radīto slogu. Pēc tam aģentūra nosūta datus *Eurostat*, kuram tie jāizplata, izmantojot savu datubāzi[6],
- I pielikums "Uzņēmumu saraksts (ziņojums par uzņēmumu sarakstu)" tika svītrots.

Eurostat strādā, lai izveidotu stingrākas datu validēšanas un kvalitātes pārbaužu procedūras, kas nodrošinās ātru atgriezenisko saiti dalībvalstīm ļoti agrīnā datu pārsūtīšanas posmā.

---

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Reference+manual+on+Rail+Transport+Statistics+%28Version+8.01%29/ed767b61-7fca-470a-a9e2-582e4aabedcb (pieejama tikai angļu valodā).

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/data/database (pieejama angļu, franču un vācu valodā).

Saskaņā ar informāciju, kas savākta no dalībvalstīm 2020. gada aprīlī nosūtītās anketas, Regulā (ES) 2018/643 noteiktais regulējums ir pietiekams, lai apmierinātu lietotāju vajadzības, neradot pārmērīgu slogu respondentiem. Valstis uzskata, ka dati ir ļoti vērtīgi un ka ar tiem saistītais slogs un izmaksas, kas respondentiem un statistikas birojiem rodas, vācot šos datus, ir pamatoti, ņemot vērā to ieguvumus. Dalībvalstis atzīst, ka videi nekaitīga loģistika nav iedomājama bez dzelzceļa transporta — nozares, kas jāmodernizē un jāstiprina. Lai atbalstītu šo procesu, ir vajadzīgi atbilstīgi un ticami dati, ar ko nosaka un novērtē dažādus pasākumus.

2.4. DATU VALIDĒŠANA UN SAŅEMTO STATISTIKAS DATU KVALITĀTE

Dalībvalstis ir atbildīgas par dzelzceļa transporta statistikas kvalitāti, savukārt Komisija veic visus nepieciešamos pasākumus, kuru mērķis ir atklāt kļūdas saņemtajos datos. *Eurostat* uztur uzticamu IT sistēmu datu saņemšanai, validēšanai un apstrādei un veic vairāku veidu datu pārbaudes. Ja tiek atklātas kļūdas, valstīm tiek prasīts nosūtīt pārskatītus datus.

Ir sasniegta augsta līmeņa standartizācija saistībā ar datu pārsūtīšanas tehnisko kārtību. Valstis nosūta datus *Eurostat*, izmantojot *EDAMIS* portālu, atbilstoši pieprasītajai datnes struktūrai un ieraksta formātam. Validācijas procesā, ko īsteno galvenā IT sistēma, notiek pamatkļūdu un kļūdainu kodu agrīna atklāšana, ļaujot informāciju ātri integrēt *Eurostat* sagatavošanas datubāzē.

Kad dati ir ievadīti *Eurostat* sagatavošanas datubāzē, tiek veiktas detalizētas pārbaudes, kuru mērķis ir nodrošināt nosūtīto datu kvalitāti. Šajās kvalitātes pārbaudēs aplūko katras valsts ziņošanas tabulu konsekvenci, šo tabulu konsekvenci laika gaitā un dažādu veidu tabulu saskaņotību, kā arī salīdzina rezultātus starp ziņotājām partnervalstīm (spoguļpārbaudes).

Kopumā datu kvalitāte tiek uzskatīta par labu. Tomēr joprojām ir jāpieliek pūles ar mērķi samazināt spoguļpārbaudēs konstatēto asimetriju, lai gan dažas no šīm asimetrijām ir saistītas ar valstu metodikas atšķirībām un tās nav viegli novērst. Jāuzlabo arī tranzīta datu paziņošana, saskaņojot datu vākšanas metodes ziņotājvalstīs.

2.5. METODISKAIS ATBALSTS DALĪBVALSTĪM

Eurostat pastāvīgi sniedz metodisko un tehnisko atbalstu ziņotājvalstīm Regulas (ES) 2018/643 īstenošanai.

Šā atbalsta ietvaros *Eurostat* organizē valstu apmeklējumus, kuros apspriež neskaidrus jautājumus. Turklāt reizi divos gados *Eurostat* organizē visu dalībvalstu, EBTA valstu, kandidātvalstu un potenciālo kandidātvalstu ekspertu (Dzelzceļa transporta statistikas ekspertu grupas) sanāksmi, kurā apmainās ar labu praksi un apspriež datu kvalitāti, metodiskos jautājumus un jaunus projektus. Regulas īstenošana ir arī jautājums, kuru regulāri iekļauj Transporta statistikas koordinācijas grupas sanāksmju darba kārtībā.

Dzelzceļa transporta statistikas atsauces rokasgrāmata (*Reference Manual on Rail transport statistics*) dalībvalstīm sniedz norādījumus par šīs regulas īstenošanu. Atsauces rokasgrāmatu regulāri (galvenokārt reizi gadā) atjaunina, lai iekļautu jaunāko informāciju, dokumentāciju un pamatnostādnes, kas attiecas uz dzelzceļa transporta statistikas vākšanu.

Eurostat 2019. gadā ciešā sadarbībā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisiju un Starptautisko Transporta forumu kopīgi publicēja *Transporta statistikas glosārija* (*Glossary for transport statistics*) piekto izdevumu, kurā iekļauta atjaunināta un uzlabota iedaļa par dzelzceļa transportu. Glosārija mērķis ir standartizēt transporta statistikas definīcijas Eiropas un starptautiskā līmenī.

2.6. DATU IZPLATĪŠANA

Eurostat publicē datus, kas savākti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643, izmantojot savu izplatīšanas datubāzi, kas ir brīvi pieejama *Eurostat* tīmekļa vietnē. Ir izveidotas 26 tabulas par dzelzceļa transportu; tās tiek regulāri atjauninātas un papildinātas ar sīki izstrādātām metadatu datnēm.

Eurostat arī sagatavo statistikas izklāstus *Statistics Explained*; tajos plašsaziņas līdzekļu un plašas sabiedrības vajadzībām ir sniegta datu analīze[7]. Dati tiek izplatīti arī lietotāju un politikas veidotāju vajadzībām pielāgotu datu izguves veidā, kā arī *Eurostat* ziņu rakstos un publikācijās (piemēram, statistikas grāmatā *Enerģētikas, transporta un vides statistika* (*Energy, transport and environment statistics*)[8]).

3. DZELZCEĻA TRANSPORTA STATISTIKAS TURPMĀKA PILNVEIDOŠANA

Eiropas zaļā kursa ietvaros ir paziņots par pārveidojošu politikas virzienu kopumu visās ekonomikas nozarēs, tostarp transporta nozarē. Dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu statistika var palīdzēt noteikt un uzraudzīt politikas mērķus, sniedzot datus par pārvadāto preču apjomu, pasažieru skaitu, nobrauktajiem kilometriem, aprīkojumu un infrastruktūru. Šāda informācija tiek vākta saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643 un no brīvprātīgi aizpildītām anketām.

Dažās valstīs datu konfidencialitāte ierobežo iespējas vākt šo informāciju saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643. *Eurostat* kopā ar dalībvalstīm izpētīs, vai un kā var mazināt datu konfidencialitātes radītos ierobežojumus.

Lai plašāk aptvertu dzelzceļa transporta statistiku, *Eurostat* ir parakstījis administratīvu nolīgumu ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru par šādu datu saņemšanu un publicēšanu:

(i) ar Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*) aprīkoto līniju un sliežu ceļu garums;

(ii) to dzelzceļa staciju skaits, kurās izmantots aprīkojums, kas paredzēts personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Pirmie dati, kas publicēti 2020. gada trešajā ceturksnī, ir saistīti ar to līniju garumu, kas aprīkotas ar *ERTMS*.

Turklāt *Eurostat* pašlaik izstrādā dzelzceļa attāluma matricu, kas palīdzētu aprēķināt transporta veidu sadalījuma rādītājus pa attāluma klasēm, neradot papildu slogu ziņotājvalstīm. Attāluma matrica dzelzceļam ir balstīta uz reģionu klasifikācijas *NUTS* 2 līmeni, tādējādi tā atbilst reģionālo datu vākšanai par dzelzceļa transportu Regulas (ES) 2018/643 IV pielikumā. Attāluma matricas izstrāde būs atkarīga no ģeogrāfisko tīklu uzlabošanas. Tās piemērošana galvenokārt būs atkarīga no dzelzceļa datu pieejamības un kvalitātes reģionālā līmenī.

Dzelzceļa transporta statistikas ģeogrāfisko aptvērumu varētu paplašināt sakarā ar turpmāko ES paplašināšanos un papildu valstu un/vai starptautisko organizāciju brīvprātīgo iesaistīšanos, izmantojot sadarbības nolīgumus.

Saskaņā ar 2020. gada aprīlī nosūtīto anketu dalībvalstis pašlaik nesaskata vajadzību veikt izmaiņas vai uzlabojumus Regulā (ES) 2018/643. Nav jaunu lietotāju vajadzību, kurām vajadzētu pievērsties. Tomēr jaunas valstu, Eiropas un starptautiskās politikas iniciatīvas

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Rail (pieejami tikai angļu valodā).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (pieejama tikai angļu valodā).

attiecībā uz transporta sistēmu ilgtspēju un pārveidošanu var radīt jaunas datu vajadzības. Tiklīdz šādas vajadzības būs apzinātas, tās būs savlaicīgi jāizvērtē un jāapspriež Dzelzceļa transporta statistikas ekspertu grupā.

4. SECINĀJUMI

Regula (ES) 2018/643 ir sekmīgi īstenota, un rezultāti tiek uzskatīti par pozitīviem. Labi izveidots mehānisms *Eurostat* un valstu līmenī ļauj sagatavot salīdzināmu un kvalitatīvu statistiku.

Eurostat dara visu iespējamo, lai palīdzētu dalībvalstīm īstenot regulu un sagatavot kvalitatīvu statistiku. Tas ir izstrādājis IT sistēmu un ieviesis saziņas metodes, kuru mērķis ir mazināt datu pārvaldības slogu ziņotājvalstīm. *Eurostat* ir arī sniedzis norādījumus par to, kā uzlabot datu kvalitāti un samazināt datu vākšanas un ziņošanas slogu.

Dzelzceļa transporta statistiku nekavējoties piemēro, izstrādājot, īstenojot un uzraugot politiku valstu un Eiropas līmenī. Neskaitot politikas veidotājus, vairākas organizācijas un citi lietotāji, piemēram, pētnieki un analītiķi, ir izrādījuši interesi par datiem, un, izplatot to dažādos veidos, *Eurostat* nodrošina, ka šī dzelzceļa statistika joprojām ir ļoti pamanāma.