EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.3.2025
COM(2025) 116 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af forordning (EU) 2018/643 af 18. april 2018 om statistik over jernbanetransport

1. INDLEDNING

1.1 FORMÅL MED RAPPORTEN

Det bestemmes i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/643 af 18. april 2018 om statistik over jernbanetransport[1], at Kommissionen efter høring af Udvalget for det Europæiske Statistiske System senest den 31. december 2020 og hvert fjerde år derefter skal forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om forordningens gennemførelse og om den fremtidige udvikling. Dette er den anden rapport, som opfylder dette krav[2].

I første afsnit i denne rapport gøres der rede for baggrunden, den politiske kontekst, dataanvendelse og forordningens anvendelsesområde. I andet afsnit beskrives medlemsstaternes og Kommissionens (Eurostats) gennemførelse af forordningen, medlemsstaternes byrde og omkostninger i forbindelse med dataindsamling, metodologiske spørgsmål og datakvalitetsspørgsmål samt de forskellige metoder til offentliggørelse af statistikker over jernbanetransport. De sidste to afsnit omhandler mulig fremtidig udvikling af statistikker over jernbanetransport og fremlægger rapportens vigtigste konklusioner.

1.2 BAGGRUNDEN FOR DEN RETLIGE RAMME

Formålet med forordning (EF) nr. 91/2003 var at give Kommissionen, de øvrige EU-institutioner, medlemsstaternes regeringer og den brede offentlighed adgang til sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede, regelmæssige og komplette statistikker over fragt- og passagertransporten med jernbane.

Formålet med de indførte ændringer i 2016 ved forordning (EU) 2016/2032 var at ajourføre og forenkle den oprindelige retsakt (og således reducere byrden for medlemsstaterne). De havde endvidere til formål at optimere de gældende retlige rammer for europæiske statistikker om jernbanetransport og at bringe dem i overensstemmelse med Lissabontraktaten.

1.3 POLITISK KONTEKST OG DATAFORBRUG

Udvikling af en fælles transportpolitik i EU kræver dybtgående viden om omfanget af jernbanetransport, og hvordan den har udviklet sig.

Den europæiske grønne pagt[3] er en vækststrategi, der sigter mod at gøre EU's økonomi bæredygtig ved at omdanne klima- og miljøbaserede udfordringer til muligheder på tværs af alle politikområder, og ved at gøre overgangen retfærdig og inkluderende for alle. I 2022 tegnede transportsektoren (herunder internationale bunkring) sig for ca. 28,9 % af EU's drivhusgasemissioner. For at opnå klimaneutralitet skal transportemissionerne reduceres med 90 % frem mod 2050. Jernbanegodstransport er den bæredygtige logistiske rygrad i økonomien og bidrager meget til at nå klimamålene på i overensstemmelse med den økonomiske vækst og væksten i transportsektoren.

[1] EUT L 112 af 2.5.2018, s. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj
[2] Den første rapport blev vedtaget den 18. december 2020 (COM(2020) 838 final).
[3] COM(2019) 640 final.

I december 2020 fremlagde Kommissionen ligeledes en "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden"[4], som skitserer de planlagte skridt til at omdanne EU's transportsystem i overensstemmelse med ambitionerne i den europæiske grønne pagt. Mobilitetsstrategien forfølger visionen om bæredygtig, økonomisk overkommelig, inklusiv, intelligent, modstandsdygtig og konkurrencedygtig mobilitet og kræver en grundlæggende omstilling af transportsektoren. En af tilgangene i mobilitetsstrategien er at øge brugen af mindre forurenende transportformer og flytte en væsentlig del af den nuværende vejgodstransport (75 %) over på jernbaner og indre vandveje. En af Kommissionens prioriteter for 2024-2029 på transportområdet er at fremlægge en plan for et ambitiøst europæisk højhastighedsjernbanenet, der skal bidrage til at forbinde EU's hovedstæder, herunder med nattog, og sætte mere fart i jernbanegodstransporten.

Gennem de sidste 25 år har Kommissionen været aktiv med hensyn til at stille forslag om omstrukturering af det europæiske jernbanetransportmarked med henblik på at styrke jernbanernes stilling i forhold til andre transportformer. Kommissionen har derfor koncentreret sin indsats om tre væsentlige målsætninger, som alle er afgørende for at udvikle en stærk og konkurrencedygtig jernbanetransportsektor:

- åbne jernbanetransportmarkedet for konkurrence
- øge interoperabilitet og sikkerhed for nationale net
- udvikle jernbaneinfrastrukturen.

De data, der indsamles i henhold til forordning (EU) 2018/643, spiller en vigtig rolle i EU's beslutningstagning og i udformningen og overvågningen af EU's politikker. Resultaterne af dataindsamlingen er afgørende for overvågningen af jernbanetransportmarkedet i EU og anvendes regelmæssigt som reference i Kommissionens meddelelser, arbejdsdokumenter og konsekvensanalyser. En dybtgående viden om markedet hjælper med at forbedre konkurrenceevnen for virksomheder i sektoren. Forordningen indeholder statistikker, der også kan anvendes til at vurdere potentialet for at flytte godstransport fra vejtransport til jernbanetransport.

Medlemsstaterne har desuden bemærket, at der på nationalt plan er behov for de data, der indsamles i henhold til forordningen, for at:

- observere udviklingen af jernbanetransportaktiviteter ved kortvarig overvågning (ved hjælp af kvartalsvise data) og ved længerevarende overvågning (ved hjælp af årlige data)
- foretage nationale analyser af tendenser samt kørsel af benchmarks i forhold til andre lande
- overvåge, hvordan jernbanetransportens andel af den samlede europæiske transport udvikler sig sammenlignet med andre transportformer (modalsplit).

I den forbindelse har medlemsstaterne præciseret, at dataene anvendes af:

- de nationale myndigheder
- universiteter, forskningsinstitutioner og udviklere
- økonomiske institutioner

[4] COM(2020) 789 final.

- jernbanesektoren til analyse og planlægning
- internationale organisationer som Det Internationale Transportforum og FN's Økonomiske Kommission for Europa
- politiske beslutningstagere på nationalt plan med henblik på planlægning, måloverv̊agning og beslutningstagning.

1.4 DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Forordning (EU) 2018/643 finder anvendelse direkte og i sin helhed på alle medlemsstater, som er forpligtet til at levere de data, der er fastsat i den. Kun Malta og Cypern, som ikke har jernbaneinfrastruktur og derfor ingen jernbanetransportaktivitet, er ikke forpligtet til at gennemføre forordningen.

Data om jernbanetransport indgives også af tre lande inden for det europæiske frihandelsområde (EFTA) – Norge, Schweiz og Liechtenstein. Fem kandidatlande (Bosnien-Hercegovina, Montenegro, Nordmakedonien, Serbien og Tyrkiet) indberetter data på frivillig basis. I juni 2024 fremsendte Ukraine for første gang et datasæt om den samlede jernbanegodstransport og den samlede jernbanepassagertransport for referenceåret 2021. Albanien, Georgien, Kosovo* og Moldova er i øjeblikket i færd med at vurdere datatilgængeligheden, og hvordan de bedst opfylder kravene i forordning (EU) 2018/643.

I overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EU) 2018/643 sender lande følgende til Eurostat:

i) detaljerede årlige statistikker over gods- og persontransport
ii) kvartalsvise statistikker over gods- og persontransport
iii) regionale statistikker over gods- og passagertransport på NUTS[5] niveau 2 (hvert femte år i en referenceperiode på ét år)
iv) statistikker over trafikstrømme på jernbanenettet (hvert femte år, i en referenceperiode på ét år)
v) mindre detaljerede årlige statistikker over gods- og passagertransport for jernbanevirksomheder med en samlet godstransportmængde på under 200 mio. tonkilometer og under 500 000 ton og virksomheder med en samlet passagertransportmængde på under 100 mio. passagerkilometer.

2. OPFØLGNING PÅ GENNEMFØRELSEN AF FORORDNINGEN

2.1 OVERHOLDELSE AF DE RETLIGE FORPLIGTELSER

Der er en høj grad af overholdelse af de forpligtelser til at levere data, der er fastsat i forordning (EU) 2018/643, idet alle medlemsstater regelmæssigt leverer de datasæt, der anmodes om, inden for de fastsatte frister. Der kan undertiden forekomme korte forsinkelser på grund af ændringer på nationalt plan (f.eks. IT-ændringer eller ændringer på jernbanemarkedet). Disse forsinkelser har dog aldrig haft en indvirkning på udarbejdelsen af statistikker over jernbanetransporten. Landene følger en fælles metodologi for at sikre, at der udarbejdes

* Denne betegnelse indebærer ingen stillingtagen til Kosovos status, og den er i overensstemmelse med UNSCR 1244/1999 og ICJ's udtalelse om Kosovos uafhængighedserklæring.
[5] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1059/2003 af 26. maj 2003 om indførelse af en fælles nomenklatur for regionale enheder (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj

statistikker over jernbanegodstransport og passagertransport i Europa, som er pålidelige og af høj kvalitet.

For at forhindre direkte eller indirekte videregivelse af oplysninger om individuelle jernbanevirksomheder markerer flere medlemsstater deres fremsendte jernbanedata som fortrolige. I de seneste dataindsamlinger blev de årlige detaljerede jernbanepassagerdata, der blev fremsendt af Belgien, Frankrig, Ungarn, Polen og Nederlandene, behandlet som fortrolige eller delvist fortrolige, mens de årlige detaljerede jernbanegodsdata for Belgien, Polen og Sverige blev indberettet helt eller delvist som fortrolige. Der observeres en højere fortrolighedsgrad i den regionale dataindsamling hvert femte år (NUTS-niveau 2). I tilfælde af fortrolige data anvender Eurostat regler og foranstaltninger for at forhindre videregivelse af data.

2.2 DATAINDSAMLINGSMETODER, DER ANVENDES I MEDLEMSSTATERNE

Jernbaneselskaberne indsamler data ifølge de metoder, der er vedtaget af hvert land, og indsender dem til de nationale myndigheder, som varetager behandlingen af disse data. Eurostats *Referencehåndbog om statistik over jernbanetransport*[6] indeholder et særligt kapitel om de nationale metoder med et underkapitel om datakompilering og kvalitetsstyring.

En Eurostat-undersøgelse fra 2021 om udenlandske virksomheder, der opererer på indenlandske jernbanenet, viste, at nogle lande har vanskeligt ved at indhente data fra disse virksomheder, da der ikke kan pålægges dem en indberetningspligt. Undersøgelsen anbefalede visse foranstaltninger til at overvinde disse hindringer.

2.3 ADMINISTRATIV BYRDE OG OMKOSTNINGER FOR MEDLEMSSTATERNE

Forordning (EU) 2018/643 har til formål at holde byrden for medlemsstaternes på et minimum. De fleste medlemsstater behøver ikke at træffe yderligere foranstaltninger, fordi deres eksisterende processer er tilstrækkeligt udviklede til at opfylde forordningens krav om dataindsamling.

Ifølge oplysningerne i de nationale metadata, der supplerer jernbanetransportdataene, mener de fleste indberettende lande, at arbejdsbyrden i forbindelse med levering af data er acceptabel. I de fleste af de indberettende lande ligger indberetningsbyrden hovedsagelig hos jernbanevirksomhederne eller -operatørerne og holdes på et minimum. Respondenterne har mulighed for at overføre de krævede data via en datagrænseflade eller e-mail. Respondenterne kontaktes kun, hvis sandsynlighedsfejl ikke kan løses af de nationale statistikmyndigheder. Lande, der kan kvantificere omkostningerne og byrden ved deres indsamling af jernbanedata, rapporterer om betydelige afvigelser. Disse omkostnings- og byrdeforskelle afhænger af antallet af virksomheder og mængden af de indsamlede data, som varierer fra land til land, samt de nationale dataindsamlingssystemer. I nogle tilfælde er antallet af jernbanevirksomheder, der svarer, steget, siden forordningen trådte i kraft, hvilket har en tilsvarende indvirkning på de dermed forbundne omkostninger og byrder. Forordningen har imidlertid fastsat tærskler for omfanget af transportaktiviteter for at begrænse indberetningsbyrden, samtidig med at statistikkernes kvalitet opretholdes. Ikke desto mindre

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (kun tilgængelig på engelsk).

mener landene, at jernbanetransportdataene er af betydelig værdi, og at fordelene ved de deraf følgende statistikker opvejer byrden og omkostningerne for respondenterne og de statistiske kontorer.

Reduktion af den administrative byrde og forenkling

Reduktion af den administrative byrde er et af Kommissionens løbende mål. I samarbejde med nationale statistikmyndigheder har Eurostat gennemført specifikke tiltag for at reducere den nationale byrde i forbindelse med dataindsamling og -indberetning. Blandt disse tiltag skal nævnes følgende:

1. Udviklingen af værktøjer såsom Eurostats geoviewer for at lette indberetningen af regionale data på NUTS 2-niveau. Eurostats geoviewer har en søgefunktion, der gør det lettere at søge efter NUTS-koder. Indberettende lande kan angive navnet på en jernbanestation eller et afrejse-/ankomststed, og geovieweren angiver den relevante NUTS-kode. Eurostat kan også udarbejde en liste over alle jernbanestationer med de tilsvarende NUTS-koder.

2. Nyligt udviklede valideringsværktøjer, som gør det muligt for de indberettende lande at validere deres data, inden de officielt fremsender dem til Eurostat (forhåndsvalidering), og at modtage feedback om fejl for hvert enkelt datasæt.

3. Regelmæssige møder mellem eksperter fra medlemsstaterne, EFTA-landene, kandidatlandene og potentielle kandidatlande i Kommissionens ekspertgruppe vedrørende statistik over jernbanetransport med henblik på at udveksle god praksis for indsamling og behandling af jernbanetransportdata.

En høring af medlemsstaterne i juni 2024 viste, at den ramme, der er defineret i forordning (EU) 2018/643, er tilstrækkelig til at imødekomme brugernes behov uden at pålægge respondenterne en uforholdsmæssig stor byrde.

2.4 VALIDERING OG KVALITETSKONTROL AF MODTAGNE DATA

Dataindsamling og -indberetning er medlemsstaternes ansvar, men Eurostat træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre statistikker af høj kvalitet og opdage eventuelle fejl eller usandsynligheder i de modtagne data. Siden 2023 har Eurostat implementeret et avanceret IT-system til dataforvaltning, der indeholder to forbedrede komponenter: nye datavalideringsværktøjer og kraftfuld software (Statistical Analysis Systems – SAS) til behandling, kvalitetskontrol og offentliggørelse af jernbanetransportdata.

De indberettende lande overfører datasæt til Eurostat via EDAMIS-portalen ved hjælp af en struktur, der er kompatibel med SDMX-standarden (Statistical Data and Metadata eXchange). Derefter anvendes en robust valideringsproces i to trin på de modtagne datasæt:

- For det første validerer STRUVAL-værktøjet (STRUCtural VALidation) hvert datasæt med hensyn til format, fuldstændighed af obligatoriske felter og korrektheden af den anvendte struktur og de anvendte koder.
- For det andet validerer CONVAL-værktøjet (CONtent VALidation) indholdet af hvert datasæt på grundlag af foruddefinerede regler og grænseværdier. De indberettende lande modtager en detaljeret valideringsrapport for hvert overført datasæt, som gør det nemt at

rette eventuelle fejl. Eurostat ajourfører løbende de valideringsregler, der anvendes, for at imødekomme nye behov og sikre, at der udarbejdes statistikker af høj kvalitet.

Samlet set er kvaliteten af de overførte data meget god. Alle indberettende lande reviderer imidlertid deres data, hvis der opdages fejl ved hjælp af STRUVAL- og CONVAL-valideringsværktøjerne.

Som et næste skridt kontrollerer Eurostat overensstemmelsen mellem tidsserier og mellem datasæt for kvartalsvise og årlige jernbanetransportdata. Hvis der ved ingen af datakontrollerne konstateres problemer, eller når landene har revideret deres datasæt eller forklaret eventuelle uoverensstemmelser, lagres dataene med henblik på videre behandling og offentliggørelse i Eurostats onlinedatabase.

2.5 METODOLOGISK BISTAND TIL MEDLEMSSTATERNE

Eurostat yder løbende støtte til de indberettende lande med hensyn til gennemførelsesforordning (EU) 2018/643, de ønskede data om jernbanetransport og hensigtmæssig metode til at udarbejde dem.

Møderne i ekspertgruppen vedrørende statistik over jernbanetransport giver medlemsstaterne, EFTA-landene, kandidatlandene og potentielle kandidatlande mulighed for at drøfte datakvalitet, metodologiske spørgsmål og nye projekter. Gennemførelsen af forordningen er også et tilbagevendende punkt på dagsordenen på de årlige møder i koordinationsgruppen vedrørende transportstatistik.

Referencehåndbogen om statistik over jernbanetransport giver medlemsstaterne detaljeret vejledning om gennemførelse af forordningen. Referencehåndbogen ajourføres regelmæssigt (normalt på årsbasis) for at sikre, at den indeholder de nyeste oplysninger, dokumentation og retningslinjer, som er relevante for indsamling af statistikker over jernbanetransport.

I 2019 udgav Eurostat, i tæt samarbejde med Det Internationale Transportforum og FN's Økonomiske Kommission for Europa, femte udgave af *Ordliste til statistikker over transport*[7], som indeholder et opdateret og forbedret afsnit om jernbanetransport. Formålet med ordlisten er at fastlægge en standard for definitioner af statistikker over transport på europæisk og internationalt plan. De tre organisationer planlægger en større opdatering af ordlisten. En ny udgave forventes offentliggjort i 2025.

2.6 DATAFORMIDLING

Eurostats onlinedatabase

Eurostat offentliggør de indsamlede data i henhold til forordning (EU) 2018/643 gennem sin onlinedatabase, hvortil der er gratis adgang via Eurostats websted. Der er 26 tabeller om jernbanetransport, som regelmæssigt opdateres og suppleres med detaljerede europæiske og nationale metadatafiler.

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (tilgængelig på engelsk, fransk og tysk).

Hvert femte år ajourfører Eurostat to datasæt med regionale statistikker (NUTS 2-niveau) om gods- og passagertransport (bilag IV til forordningen) og skaber omkring 28 datasæt (ét pr. indberettende land) om trafikstrømmene på jernbanenettet (bilag V til forordningen). Det seneste referenceår for disse statistikker er 2020.

Formidlingsprodukter

Eurostat udarbejder to artikler om statistikkerne vedrørende jernbanetransport, som giver medierne og offentligheden et overblik over de vigtigste udviklinger og en analyse af de data, der er indsamlet i henhold til forordning (EU) 2018/643:

- *Statistik over jernbanegodstransport*[8]
- *Statistik over passagertransport med jernbane – kvartalsvise og årlige data*[9]

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

Andre formidlingsmetoder

Data om jernbanetransport formidles også via skræddersyede dataudtræk til brugerne i Eurostats nyhedsartikler (f.eks. *Jernbanegodstransporten faldt en smule i 2022*[10]) og andre publikationer fra Eurostat, såsom *Nøgletal for europæisk transport*[11], *Nøgletal om Europa*[12] og *Eurostats regionale årbog*[13]. Dataene formidles også i publikationer fra andre af Kommissionens generaldirektorater, navnlig Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (f.eks. i deres *Statistiske lommebog*[14]) og i Den Europæiske Unions Jernbaneagenturs (ERA) publikationer. Alle data, der indgår i skræddersyede udtræk og publikationer, offentliggøres også i Eurostats onlinedatabase.

Jernbanetransportdata indgår også i *Overvågningsrapport om bæredygtig udvikling*[15] for at overvåge fremskridtene med hensyn til EU's politiske mål om at flytte godstransport fra vej til jernbane og indre vandveje. I rapporten analyseres jernbanernes og de indre vandvejes andel i tonkilometer af indlandsgodstransport med hensyn til udviklingen på kort og lang sigt. En anden vigtig indikator i denne publikation er udviklingen i andelen af busser og tog af indlandspassagertransporten på kort og lang sigt.

3. VIDEREUDVIKLING AF STATISTIKKER OM JERNBANETRANSPORT

I den europæiske grønne pagt er der fremlagt en række forandringsskabende politikker på tværs af de økonomiske sektorer, herunder transportsektoren. Statistikker om jernbanegods- og passagertransport kan hjælpe med at fastsætte og overvåge politiske mål ved at levere data om mængden af transporterede varer, antal kørte kilometer samt udstyr og infrastruktur.

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (Foreligger kun på engelsk).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (kun tilgængelig på engelsk).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (kun tilgængelig på engelsk).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (tilgængelig på engelsk, fransk og tysk).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (tilgængelig på engelsk, fransk og tysk).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (kun tilgængelig på engelsk).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (kun tilgængelig på engelsk).

Sådanne oplysninger indsamles hovedsageligt i henhold til forordning (EU) 2018/643 og delvist via en frivillig dataindsamling – "Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics".

Datafortrolighed begrænser i nogle lande muligheden for at offentliggøre alle data, der indsamles i henhold til forordning (EU) 2018/643, og visse EU-aggregater. Eurostat og medlemsstaterne drøfter løbende, hvordan de begrænsninger, der følger af datafortrolighed, kan lempes.

For at opnå bredere dækning af statistikker over jernbanetransporten har Eurostat indgået en administrativ aftale med Den Europæiske Unions Jernbaneagentur med hensyn til modtagelse og offentliggørelse af data om:

- længden af linjer og spor, som er udstyret med det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS)
- antallet af jernbanestationer, der er udstyret med faciliteter til personer med nedsat mobilitet.

Data om strækninger, der er udstyret med ERTMS, er blevet offentliggjort årligt siden tredje kvartal af 2020. Resten af ovennævnte data vil blive offentliggjort, når de foreligger fra Den Europæiske Unions Jernbaneagentur.

Siden 2022 har Det Europæiske Jernbaneagentur og Eurostat også koordineret deres bestræbelser på at tilvejebringe mere harmoniserede og konsekvente data om jernbaneinfrastruktur og transportudstyr. En vigtig opgave var at sammenligne de georefererede data om jernbanestrækningsafsnit fra Den Europæiske Unions Jernbaneagenturs infrastrukturregister (RINF) med de data om netsegmenter, der blev fremsendt i henhold til bilag V til forordning (EU) 2018/643. Dette gjorde det muligt at identificere og begrunde forskelle i omfang mellem de to sæt statistikker og gjorde det muligt at offentliggøre de første kort over trafikstrømme efter jernbanetsegment i 2023 for referenceåret 2020. I forlængelse af det etablerede samarbejde med Den Europæiske Unions Jernbaneagentur vil dataindsamlingen i henhold til bilag V for referenceåret 2025 blive lettet ved hjælp af oplysninger fra RINF (f.eks. navne på jernbanestationer og strækninger og karakteristika for netsegmenter, der er registreret i RINF efter strækningsafsnit).

Eurostat har udarbejdet en matrice over jernbaneafstande med henblik på at hjælpe med beregning af modalsplitindikatorer efter afstandsklasse uden at pålægge de indberettende lande yderligere byrder. Matricen for jernbaneafstande er baseret på klassificeringen af regioner efter NUTS 2-niveau, så den svarer til indsamlingen af data om regional jernbanetransport i henhold til bilag IV til forordning (EU) 2018/643. Yderligere udvikling af selve afstandsmatricen afhænger af forbedringen af de geografiske netværk. Anvendelsen heraf vil imidlertid hovedsagelig afhænge af tilgængeligheden og kvaliteten af de jernbanedata, der indberettes på regionalt plan (f.eks. landes reducerede indberetning af ukendte regioner).

Jernbanetransportstatistikkernes geografiske dækning kan udvides som følge af fremtidige EU-udvidelser. Eurostat støtter kandidatlandenes og de potentielle kandidatlandes

bestræbelser på at overholde forordning (EU) 2018/643 ved at drøfte metodologiske spørgsmål, datakvalitet og fremtidige fremskridt.

Ifølge et spørgeskema, der blev sendt i juni 2024 til medlemmerne af ekspertgruppen vedrørende statistik over jernbanetransport, ser medlemsstaterne i øjeblikket ikke noget behov for ændringer eller forbedringer af forordning (EU) 2018/643. Dette vil opretholde byrden for respondenterne på det nuværende niveau. Men nye nationale, europæiske og internationale politiske initiativer vedrørende bæredygtighed og omstilling af transportsystemer kan skabe nye databehov. Når først behovene er konstateret, skal de evalueres og drøftes rettidigt i ekspertgruppen vedrørende statistik over jernbanetransport.

4. KONKLUSIONER

De erfaringer og resultater, der er opnået ved gennemførelsen af forordning (EU) 2018/643 om statisk over jernbanetransport, er fortsat positive. Medlemsstaterne overholder forpligtelserne til at levere data, og de ressourcer, der er tildelt både på nationalt plan og i Kommissionen, gør det muligt at opnå resultater af høj kvalitet. Kommissionen støtter medlemsstaterne i gennemførelsen af forordningen og opfordrer kandidatlande og potentielle kandidatlande til at indhente og indsamle jernbanetransportdata fra nationale infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder eller deres nationale transportministerier. Kommissionen har moderniseret sit IT-system til validering og behandling af jernbanetransportdata, hvilket letter de nationale statistikmyndigheders arbejde. Kommissionens ekspertgruppe vedrørende statistik over jernbanetransport er fortsat det organ, hvor gennemførelsen af forordningen og dens potentielle forbedringer drøftes aktivt.

Forordning (EU) 2018/643 er fortsat et effektivt og virkningsfuldt redskab til at udarbejde pålidelige og sammenlignelige statistikker over jernbanetransport på både EU-plan og nationalt plan. De udarbejdede statistikker formidles via Eurostats onlinedatabase, statistiske artikler, nyhedsartikler og i skræddersyede dataudtræk. Jernbanetransportstatistikker er værdifulde for politiske beslutningstagere, jernbaneindustrien og nationale organisationer og for udformningen og vurderingen af EU-politikker, der har til formål at fremme bæredygtig, ren og sikker transport.