ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 24.3.2025 г.
COM(2025) 116 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

за изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/643 относно статистиката за железопътния транспорт

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1 ЦЕЛ НА ДОКЛАДА

В член 9 от Регламент (ЕС) 2018/643 на Европейския парламент и на Съвета от 18 април 2018 г. относно статистиката за железопътния транспорт[1] е постановено, че до 31 декември 2020 г. и на всеки 4 години след това Комисията, след консултации с Комитета на Европейската статистическа система, представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно изпълнението на посочения регламент и бъдещото развитие. Настоящият доклад е вторият доклад, с който се изпълнява това изискване[2].

В първия раздел от настоящия доклад са обяснени предисторията, контекстът на политиката, използването на данни и приложното поле на регламента. Във втория раздел се описват прилагането му от държавите членки и Комисията (Евростат), тежестта и разходите на държавите членки във връзка със събирането на данни, методологичните въпроси и въпросите, свързани с качеството на данните, както и различните начини за публикуване на статистически данни за железопътния транспорт. Последните два раздела се отнасят до евентуално бъдещо развитие на статистиката за железопътния транспорт и в тях са представени основните заключения на доклада.

1.2 ПРЕДИСТОРИЯ НА ПРАВНАТА УРЕДБА

Целта на Регламент (ЕО) № 91/2003 е на Комисията, на другите институции на ЕС, на националните правителства и на обществеността да бъдат предоставяни съпоставими, надеждни, хармонизирани, периодични и подробни статистически данни за железопътния превоз на товари и пътници.

Измененията, въведени през 2016 г. с Регламент (ЕС) 2016/2032, имаха за цел да се актуализира и опрости първоначалният акт (и по този начин да се намали тежестта за държавите членки). Те също така имаха за цел съществуващата правна рамка за европейската статистика за железопътния транспорт да се оптимизира и да се приведе в съответствие с Договора от Лисабон.

1.3 КОНТЕКСТ НА ПОЛИТИКАТА И ИЗПОЛЗВАНЕ НА ДАННИ

Разработването на обща транспортна политика в ЕС изисква задълбочено познаване на мащабите на железопътния транспорт и на начина, по който се е развил.

Европейският зелен пакт[3] е стратегия за растеж, чиято цел е постигане на устойчивост по отношение на икономиката на ЕС чрез превръщането на климатичните и екологичните предизвикателства във възможности във всички области на политиката и чрез постигането на справедлив и приобщаващ преход за всички. През 2022 г. на транспортния сектор (включително на международното бункероване) се дължат около 28,9 % от емисиите на парникови газове в ЕС. За да се постигне неутралност по отношение на климата, до 2050 г. е необходимо намаляване на емисиите в

[1] ОВ L 112, 2.5.2018 г., стр. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj

[2] Първият доклад беше приет на 18 декември 2020 г. (COM(2020) 838 final).

[3] COM(2019) 640 final.

транспортния сектор с 90 %. Железопътният товарен превоз е устойчивият логистичен гръбнак на икономиката и допринася значително за постигането на целите в областта на климата в съответствие с икономическия растеж и растежа на транспортния сектор.

През декември 2020 г. Комисията представи и „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“[4], в която са очертани предвидените стъпки за трансформиране на транспортната система на ЕС в съответствие с амбициите на Европейския зелен пакт. В стратегията за мобилност е заложена визията за устойчива, финансово достъпна, приобщаваща, интелигентна, стабилна и конкурентоспособна мобилност и се изисква основна трансформация на транспортния сектор. Един от подходите в стратегията за мобилност е да се увеличи използването на по-малко замърсяващи видове транспорт и да се пренасочи значителен дял от превоза на товари, понастоящем осъществяван чрез автомобилен транспорт (75 %), към железопътния транспорт и вътрешните водни пътища. Един от приоритетите на Комисията за периода 2024—2029 г. в областта на транспорта е да представи план за амбициозна европейска високоскоростна железопътна мрежа, която да спомогне за свързването на столиците на ЕС, включително чрез нощни влакове, и да ускори железопътния превоз на товари.

През последните 25 години Комисията активно предлага да се преструктурира европейският сектор на железопътния транспорт, за да се засили неговата позиция по отношение на другите видове транспорт. Усилията на Комисията бяха съсредоточени върху три основни цели, всяка от които е от решаващо значение за развитието на силен и конкурентоспособен железопътен сектор:

- отваряне на пазара на железопътния транспорт за конкуренция;
- подобряване на оперативната съвместимост и на безопасността на националните мрежи;
- развитие на железопътната транспортна инфраструктура.

Данните, събрани съгласно Регламент (ЕС) 2018/643, играят важна роля при вземането на решения от ЕС и при разработването и наблюдението на политиките на ЕС. Резултатите от събирането на данни са от решаващо значение за мониторинга на железопътния пазар на ЕС и редовно се използват за справка в съобщенията на Комисията, работните документи на службите на Комисията и оценките на въздействието. Задълбоченото познаване на пазара спомага за повишаване на конкурентоспособността на дружествата в сектора. По силата на регламента се изготвят статистически данни, които могат да се използват и за оценка на потенциала за пренасочване на товарните превози от автомобилния към железопътния транспорт.

Освен това държавите членки отбелязаха, че данните, събирани съгласно регламента, са необходими на национално равнище за следните цели:

- да се наблюдава развитието на дейността в областта на железопътния транспорт чрез краткосрочен мониторинг (като се използват тримесечни данни) и чрез дългосрочен мониторинг (като се използват годишни данни);

[4] COM(2020) 789 final.

- да се провеждат национални анализи на тенденциите и да се осъществяват сравнителни проучвания с други държави;
- и да се следи как се развива делът на железопътния транспорт в общия европейски транспорт в сравнение с другите видове транспорт (разпределението между видовете транспорт).

В този контекст държавите членки посочиха, че данните се използват от:

- националните органи;
- университетите, научноизследователските институти и специалистите по моделиране;
- икономическите институции;
- железопътната индустрия — за анализ и планиране;
- международни организации като Международния транспортен форум и Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации;
- създателите на политики на национално равнище — за планиране, мониторинг на целите и вземане на решения.

1.4 ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ И ДРУГИ ДЪРЖАВИ, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА РЕГЛАМЕНТА

Регламент (ЕС) 2018/643 се прилага пряко и в своята цялост към всички държави членки, които са длъжни да предоставят предвидените в него данни. Единствено Малта и Кипър, които нямат железопътна инфраструктура и следователно не извършват железопътна транспортна дейност, не са задължени да прилагат регламента.

Данните за железопътния транспорт се предоставят и от три държави от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ) — Норвегия, Швейцария и Лихтенщайн. Пет държави кандидатки (Босна и Херцеговина, Черна гора, Северна Македония, Сърбия и Турция) предоставят данни на доброволни начала. През юни 2024 г. за първи път Украйна изпрати един набор от данни за общия железопътен превоз на товари и пътници за референтната 2021 година. Албания, Грузия, Косово* и Молдова понастоящем извършват оценка на наличието на данни и начините как най-добре да изпълнят изискванията на Регламент (ЕС) 2018/643.

В съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) 2018/643 държавите предават на Евростат:

(i) подробни годишни статистически данни за превоза на товари и пътници;
(ii) тримесечни статистически данни за превоза на товари и пътници;
(iii) регионални статистически данни за превоза на товари и пътници на ниво 2 по NUTS[5](на всеки 5 години за референтен период от 1 година);
(iv) статистически данни за потоците трафик по железопътната мрежа (на всеки 5 години за референтен период от 1 година);

* Това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244(1999) на Съвета за сигурност на ООН и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

[5] Регламент (ЕО) № 1059/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. за установяване на обща класификация на териториалните единици за статистически цели (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj

(v) не толкова подробни годишни статистически данни за дейността по превоз на товари и пътници на железопътни предприятия с общ обем на превозите на товари, по-малък от 200 милиона тонкилометра и по-малък от 500 000 тона, и на предприятия с общ обем на превозите на пътници, по-малък от 100 милиона пътникокилометра.

2. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА РЕГЛАМЕНТА

2.1 СПАЗВАНЕ НА ПРАВНИТЕ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Налице е висока степен на спазване на задълженията, определени в Регламент (ЕС) 2018/643 относно предоставянето на данни, като всички държави членки редовно предоставят исканите набори от данни в определените срокове. Понякога могат да възникнат кратки закъснения поради промени на национално равнище (например промени в ИТ системите или промени в железопътния пазар). Тези закъснения обаче в нито един случай не са оказали въздействие върху изготвянето на статистиката за железопътния транспорт. Държавите следват договорената методология, като осигуряват изготвянето на висококачествени и надеждни статистически данни за железопътния превоз на товари и пътници в Европа.

За да предотвратят прякото или непрякото разкриване на информация относно отделни железопътни предприятия, няколко държави членки означават изпратените от тях железопътни данни като поверителни. При последните събирания на данни годишните подробни данни за пътниците в железопътния транспорт, предадени от Белгия, Франция, Унгария, Полша и Нидерландия, бяха третирани като поверителни или частично поверителни, докато за Белгия, Полша и Швеция годишните подробни данни за железопътния превоз на товари бяха докладвани изцяло или частично като поверителни. По-висока степен на поверителност се наблюдава при събирането на данни на всеки пет години за регионите (ниво 2 по NUTS). В случаите на поверителни данни Евростат прилага правила и мерки, за да предотврати тяхното разкриване.

2.2 МЕТОДИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Железопътните предприятия събират данни, като следват методите, приети от всяка държава, и ги изпращат на националните органи, които отговарят за обработването на данните. *Reference Manual on Rail transport statistics* (Справочник относно статистиката за железопътния транспорт)[6] на Евростат включва глава, посветена на националните методологии, с подглава относно съставянето на данни и управлението на качеството.

Проучване на Евростат от 2021 г. относно чуждестранните предприятия, извършващи дейност по националните железопътни мрежи, установи, че някои държави срещат трудности при получаването на данни от тези предприятия, тъй като не може да им бъде наложено задължение за докладване. В проучването се препоръчват някои мерки за преодоляване на тези пречки.

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (само на английски език).

2.3 АДМИНИСТРАТИВНА ТЕЖЕСТ И РАЗХОДИ ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Целта на Регламент (ЕС) 2018/643 е да се сведе тежестта върху държавите членки до минимум. В повечето държави членки не е необходимо да се предприемат допълнителни мерки, тъй като съществуващите процеси са достатъчно добре развити, за да се изпълнят изискванията на Регламента за събиране на данни.

Според информацията в националните метаданни, допълващи данните за железопътния транспорт, преобладаващата част от докладващите държави считат, че натовареността при предоставянето на данни е приемлива. В повечето от докладващите държави тежестта по предоставяне на отговори се поема главно от железопътните предприятия или оператори и е сведена до минимум. На респондентите е предоставена възможност да предават необходимите данни чрез интерфейс за данни или по електронна поща. С респондентите се установява контакт само ако грешките, засягащи достоверността, не могат да бъдат отстранени от националните статистически органи. Държавите, които са в състояние да определят количествено разходите и тежестта, свързани със събирането на данни за железопътния транспорт, отчитат значителни различия. Тези различия при разходите и тежестта зависят от броя на предприятията и от обема на събираните данни, които се различават в отделните държави, както и от националните системи за съставяне на данни. В някои случаи броят на предоставилите отговор железопътни предприятия се е увеличил след влизането в сила на регламента, което оказва съответно въздействие върху свързаните с това разходи и тежест. В регламента обаче са установени прагове за мащаба на транспортната дейност, за да се ограничи тежестта на докладването, като същевременно се запази качеството на статистиката. Въпреки това държавите са на мнение, че данните за железопътния транспорт са от значителна стойност и че ползите от получените статистически данни са по-големи от тежестта и разходите за респондентите и статистическите служби.

Намаляване на административната тежест и опростяване

Намаляването на административната тежест е една от постоянните цели на Комисията. В сътрудничество с националните статистически органи Евростат осъществява конкретни действия за намаляване на националната тежест при събирането и докладването на данни. Тези действия включват:

1. Разработване на инструменти, като например инструмента за преглед на географски данни на Евростат (Eurostat geo-viewer), за улесняване на докладването на регионални данни на ниво 2 по NUTS. Eurostat geo-viewer разполага с функция за търсене, която улеснява търсенията по кодове по NUTS. Докладващите държави могат да въведат наименованието на железопътна гара или на точка на заминаване/пристигане, а приложението извежда подходящия код по NUTS. Евростат може също така да изготви списък с железопътни гари със съответните кодове по NUTS.

2. Новоразработени инструменти за валидиране, които позволяват на докладващите държави да валидират данните си, преди да ги предадат официално на Евростат (предварително валидиране), и да получат обратна информация за грешки за всеки конкретен набор от данни.

3. Редовни срещи на експерти от държавите членки, държавите от ЕАСТ, държавите кандидатки и потенциални кандидатки в експертната група на Комисията по статистиката на железопътния транспорт с цел обмен на добри практики при събирането и обработването на данни за железопътния транспорт.

При консултация с държавите членки през юни 2024 г. пролича, че рамката, определена с Регламент (ЕС) 2018/643, е достатъчна, за да се отговори на нуждите на ползвателите, без да се налага прекомерна тежест върху респондентите.

2.4 ВАЛИДИРАНЕ И КАЧЕСТВО НА ПОЛУЧЕНИТЕ ДАННИ

Събирането и предаването на данни е отговорност на държавите членки, но Евростат предприема всички необходими мерки за осигуряване на високо качество на статистиката и за откриване на евентуални грешки или недостоверност в получените данни. От 2023 г. насам Евростат прилага усъвършенствана ИТ система за управление на данни с два подобрени компонента: нови инструменти за валидиране на данни; и мощен софтуер (Statistical Analysis Systems — SAS) за обработване, проверка на качеството и публикуване на данни за железопътния транспорт.

Докладващите държави предават набори от данни на Евростат чрез портала EDAMIS, като използват структура, съвместима със стандарта SDMX (Statistical Data and Metadata eXchange). След това към получените набори от данни се прилага надежден процес на валидиране в две стъпки:

- първо, с инструмента STRUVAL (STRUctural VALidation — структурно валидиране) се валидира всеки набор от данни по отношение на формата, пълнотата на задължителните полета и правилността на структурата и използваните кодове.
- Второ, с инструмента CONVAL (CONtent VALidation — валидиране на съдържанието) се валидира съдържанието на всеки набор от данни въз основа на предварително определени правила и прагове. Докладващите държави получават подробен доклад за валидиране за всеки предаден набор от данни, което улеснява отстраняването на евентуални грешки. Евростат непрекъснато актуализира прилаганите правила за валидиране, за да отговори на променящите се нужди и да гарантира изготвянето на висококачествени статистически данни.

Като цяло качеството на предаваните данни е много добро. Въпреки това всички докладващи държави преразглеждат данните си, ако с инструментите за валидиране STRUVAL и CONVAL бъдат открити грешки.

Като следваща стъпка Евростат проверява последователността на динамичните редове и съгласуваността между наборите от данни на тримесечните и годишните данни за железопътния транспорт. Ако при нито една от тези проверки на данните не се открият проблеми или след като държавите са преразгледали своите набори от данни или са обяснили несъответствията, данните се съхраняват за по-нататъшно обработване и публикуване в онлайн базата данни на Евростат.

2.5 МЕТОДОЛОГИЧНА ПОДКРЕПА ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Евростат оказва постоянна подкрепа на докладващите държави във връзка с изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/643, с исканите данни за железопътния транспорт и с подходящата методология за тяхното съставяне.

Чрез срещите на Експертната група по статистиката на железопътния транспорт на държавите членки, държавите от ЕАСТ, държавите кандидатки и потенциални кандидатки се предоставя възможност за обсъждане на качеството на данните, методологичните въпроси и нови проекти. Изпълнението на регламента е също така редовна точка от дневния ред на годишните заседания на Координационната група по въпросите на статистиката за транспорта.

В Справочника относно статистиката за железопътния транспорт на докладващите държави се предоставят подробни насоки за изпълнението на регламента. Справочникът се актуализира редовно (обикновено всяка година), за да бъде включена най-новата информация, документация или насоки, свързани със събирането на статистика за железопътния транспорт.

През 2019 г. Евростат, в тясно сътрудничество с Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации и Международния транспортен форум, публикува съвместното пето издание на *Glossary for transport statistics* (Речник на статистиката за транспорта)[7], включващо актуализиран и подобрен раздел за железопътния транспорт. Речникът има за цел да се стандартизират определенията на статистиката за транспорта на европейско и международно равнище. Трите организации планират основно актуализиране на речника. Планира се през 2025 г. да бъде публикувано ново издание.

2.6 РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ДАННИТЕ

Онлайн база данни на Евростат

Евростат публикува данните, събрани съгласно Регламент (ЕС) 2018/643, чрез своята онлайн база данни, която е общодостъпна чрез уебсайта на Евростат. Има 26 таблици за железопътния транспорт, които се актуализират редовно и се допълват от подробни файлове с европейски и национални метаданни.

На всеки пет години Евростат актуализира два набора от данни с регионална статистика (ниво 2 по NUTS) за превоза на товари и пътници (приложение IV към регламента); и създава около 28 набора от данни (по един за всяка докладваща държава) за потоците трафик по железопътната мрежа (приложение V към регламента). Последната налична референтна година за тези статистически данни е 2020 г.

Продукти за разпространение

Евростат изготвя две статии *Statistics Explained* (Статистиката в достъпна форма) относно железопътния транспорт, в които предоставят на медиите и обществеността се

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (на разположение на английски, френски и немски език).

предоставя преглед на най-важните събития и анализ на данните, събрани съгласно Регламент (ЕС) 2018/643:

- *Railway freight transport statistics (Статистика за железопътния превоз на товари)*[8]
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data (Статистика за железопътния превоз на пътници — тримесечни и годишни данни)*[9].

Тези статии се актуализират ежегодно веднага щом завърши събирането на данни за дадена референтна година.

Други средства за разпространение

Данните за железопътния транспорт се разпространяват и чрез специално изготвени за ползвателите справки с извлечени данни в новинарски статии на Евростат (например *Rail freight transport slightly down in 2022* („Железопътният товарен превоз бележи лек спад през 2022 г.“)[10]) и в други публикации на Евростат, като например *Key figures on European transport* („Ключови данни за европейския транспорт“)[11], *Key figures on Europe* („Ключови данни за Европа“)[12] и *Eurostat regional yearbook* („Регионален годишник на Евростат“)[13]. Данните се разпространяват и в публикациите на други генерални дирекции на Комисията, по-специално в тези на Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (например в *„Статистически наръчник“*[14]), както и в публикации на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA). Всички данни, включени в специално изготвени справки с извлечени данни и публикации, се публикуват и в онлайн базата данни на Евростат.

Данни за железопътния транспорт се включват и в *мониторинговия доклад относно устойчивото развитие*[15], в който се проследява напредъкът по постигането на целите на политиката на ЕС за преминаване на автомобилния превоз на товари към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища. В този доклад се анализира делът на железопътния транспорт и на транспорта по вътрешни водни пътища като част от вътрешния превоз на товари в тонкилометри от гледна точка на краткосрочното и на дългосрочното развитие. Друг основен показател в тази публикация са краткосрочното и дългосрочното развитие на дела на автобусите и на влаковете като част от вътрешния превоз на пътници.

3. ПО-НАТАТЪШНО РАЗВИТИЕ НА СТАТИСТИКАТА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

С Европейския зелен пакт беше представен набор от политики за постигане на трансформация във всички сектори на икономиката, включително в транспорта.

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (само на английски език).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (само на английски език).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (само на английски език).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (на разположение на английски, френски и немски език).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (на разположение на английски, френски и немски език).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (само на английски език).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (само на английски език).

Статистиката за железопътния превоз на товари и пътници може да спомогне за определянето и мониторинга на целите на политиката, като предоставя данни за обема на превозваните товари, броя на пътниците, изминатите километри и оборудването и инфраструктурата. Тази информация се събира основно по силата на Регламент (ЕС) 2018/643 и отчасти чрез доброволно събиране на данни — *Общия въпросник на Евростат/МТФ/ИКЕ на ООН за статистическите данни относно вътрешния превоз*.

В някои държави поверителността на данните ограничава възможностите за публикуване на всички данни, събрани съгласно Регламент (ЕС) 2018/643, и на някои обобщени данни на ЕС. Евростат и държавите членки постоянно обсъждат начините за облекчаване на ограниченията, наложени от поверителността на данните.

С цел постигането на по-широк обхват на статистиката за железопътния транспорт Евростат подписа административно споразумение с ERA за получаване и публикуване на данни относно:

- дължината на линиите и коловозите, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS);
- броя на железопътните гари, оборудвани със съоръжения за лица с намалена подвижност.

Данните за линиите, оборудвани с ERTMS, се публикуват ежегодно от третото тримесечие на 2020 г. насам. Останалите горепосочени данни ще бъдат публикувани, когато бъдат предоставени от ERA.

От 2022 г. насам ERA и Евростат също така координират усилията си за получаване на по-хармонизирани и последователни данни за железопътната инфраструктура и транспортното оборудване. Основната задача беше да се сравнят географски обозначените данни за участъците от железопътни линии, предоставени от регистъра на инфраструктурата на ERA (RINF), с данните за сегменти на мрежата, изпратени съгласно приложение V към Регламент (ЕС) 2018/643. Това позволи да се установят и обосноват разликите в обхвата на двата набора статистически данни и даде възможност през 2023 г. да се публикуват първите карти на потоците трафик по сегмент на железопътната мрежа за референтната 2020 година. В допълнение към установеното сътрудничество с ERA събирането на данни съгласно приложение V за референтната 2025 година ще бъде улеснено чрез използването на информация от RINF (например наименования на железопътни гари и линии и характеристики на сегментите на мрежата, които са регистрирани в RINF за всеки участък от линия).

Евростат е разработил матрица за разстоянията между железопътните линии, за да спомогне за изчисляването на показателите за разпределението между различните видове транспорт по класове разстояние, без да се налага допълнителна тежест на докладващите държави. Матрицата за разстоянията между железопътните линии се основава на класификацията на регионите съгласно ниво 2 по NUTS, така че да съответства на събирането на регионални данни за железопътния транспорт в съответствие с приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/643. По-нататъшното развитие на самата матрица за разстоянията между железопътните линии зависи от

подобряването на географските мрежи. Прилагането ѝ обаче ще зависи главно от наличието и качеството на данните за железопътния транспорт, докладвани на регионално равнище (например ограниченото докладване относно неизвестни региони от страна на държавите).

Географският обхват на статистиката за железопътния транспорт може да бъде разширен в резултат на бъдещи разширявания на ЕС. Евростат подкрепя усилията на държавите кандидатки и потенциални кандидатки за спазване на Регламент (ЕС) 2018/643 чрез обсъждане на методологичните въпроси, качеството на данните и бъдещия напредък.

Съгласно изпратения през юни 2024 г. въпросник на членовете на Експертната група по статистиката на железопътния транспорт държавите членки понастоящем не виждат необходимост от промени или подобрения на Регламент (ЕС) 2018/643. По този начин тежестта за респондентите ще се запази на сегашното равнище. Новите национални, европейски и международни инициативи в областта на политиката за устойчивост и трансформиране на транспортните системи обаче могат да създадат нови потребности от данни. След като тези потребности бъдат установени, те ще бъдат оценени и обсъдени своевременно в рамките на Експертната група по статистиката на железопътния транспорт.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Натрупаният опит и резултатите, получени при прилагането на Регламент (ЕС) 2018/643 относно статистиката за железопътния транспорт, остават положителни. Държавите членки спазват задълженията за предоставяне на данни, а ресурсите, разпределени както на национално равнище, така и на равнището на Комисията, позволяват постигането на висококачествени резултати. Комисията подкрепя държавите членки при прилагането на регламента и насърчава държавите кандидатки и потенциални кандидатки да получават и съставят данни за железопътния транспорт от националните управители на инфраструктура, железопътните предприятия или от своите национални министерства на транспорта. Комисията модернизира своята ИТ система за валидиране и обработване на данни за железопътния транспорт, с което се улеснява работата на националните статистически органи. Експертната група на Комисията по статистиката на железопътния транспорт остава органът, в който активно се обсъждат прилагането на регламента и потенциалните подобрения в разпоредбите му.

Регламент (ЕС) 2018/643 продължава да бъде ефикасен и ефективен инструмент за изготвяне на надеждни и съпоставими статистически данни за железопътния транспорт както на равнището на ЕС, така и на национално равнище. Изготвените статистически данни се разпространяват чрез онлайн базата данни на Евростат, статии за статистиката, новинарски статии и специално подбрани справки с извлечени данни. Статистическите данни за железопътния транспорт са ценни за създателите на политики, железопътната индустрия и националните организации, както и за разработването и оценката на политиките на ЕС, насочени към насърчаване на устойчив, чист и безопасен транспорт.