EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 24. 3. 2025
COM(2025) 116 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní nariadenia (EÚ) 2018/643 o štatistike železničnej dopravy

1. ÚVOD

1.1. CIEĽ SPRÁVY

V článku 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/643 z 18. apríla 2018 o štatistike železničnej dopravy[1] sa stanovuje, že Komisia musí po konzultácii s Výborom pre Európsky štatistický systém predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní uvedeného nariadenia a o budúcom vývoji do 31. decembra 2020 a potom každé štyri roky. Toto je druhá správa, ktorou sa spĺňa táto požiadavka[2].

V prvom oddiele tejto správy sa vysvetľujú súvislosti, kontext politiky, používanie údajov a rozsah pôsobnosti nariadenia. V druhom oddiele sa opisuje jeho vykonávanie členskými štátmi a Komisiou (Eurostatom), zaťaženie a náklady členských štátov v súvislosti so zberom údajov, metodické otázky a otázky kvality údajov a rôzne spôsoby zverejňovania štatistiky železničnej dopravy. Posledné dva oddiely sa týkajú možného budúceho vývoja štatistiky železničnej dopravy a uvádzajú sa v nich hlavné závery správy.

1.2. SÚVISLOSTI PRÁVNEHO RÁMCA

Nariadenie (ES) č. 91/2003 bolo navrhnuté tak, aby Komisia, ostatné inštitúcie EÚ, národné vlády a široká verejnosť dostávali porovnateľné, spoľahlivé, zosúladené, pravidelné a komplexné štatistické údaje o železničnej nákladnej a osobnej doprave.

Cieľom zmien zavedených v roku 2016 nariadením (EÚ) 2016/2032 bola aktualizácia a zjednodušenie pôvodného aktu (a tým zníženie zaťaženia členských štátov). Zmeny boli zamerané aj na optimalizáciu súčasného právneho rámca pre európsku štatistiku železničnej dopravy a na jeho zosúladenie s Lisabonskou zmluvou.

1.3. POLITICKÝ KONTEXT a POUŽÍVANIE ÚDAJOV

Pri formulovaní spoločnej dopravnej politiky v EÚ sú potrebné podrobné vedomosti o rozsahu železničnej dopravy a jej vývoji.

Európska zelená dohoda[3] je stratégiou rastu, ktorej cieľom je dosiahnuť udržateľné hospodárstvo EÚ tým, že sa výzvy v oblasti klímy a životného prostredia premenia na príležitosti vo všetkých oblastiach politiky a umožní sa spravodlivá a inkluzívna transformácia pre všetkých. V roku 2022 pripadalo na odvetvie dopravy (vrátane medzinárodných zásobníkov) približne 28,9 % emisií skleníkových plynov v EÚ. Na dosiahnutie klimatickej neutrality je potrebné do roku 2050 znížiť emisie z dopravy o 90 %. Železničná nákladná doprava predstavuje udržateľnú základnú oporu hospodárstva, pričom železničná doprava významne prispieva k dosahovaniu klimatických cieľov v súlade s hospodárskym rastom a rastom odvetvia dopravy.

---

1 Ú. v. EÚ L 112, 2.5.2018, s. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.

2 Prvá správa bola prijatá 18. decembra 2020 [COM(2020) 838 final].

3 COM(2019) 640 final.

V decembri 2020 Komisia takisto predstavila „stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“[4], v ktorej sa uvádzajú zamýšľané kroky na transformáciu dopravného systému EÚ v súlade s ambíciami Európskej zelenej dohody. V stratégii pre mobilitu sa presadzuje vízia udržateľnej, cenovo dostupnej, inkluzívnej, inteligentnej, odolnej a konkurencieschopnej mobility a vyžaduje sa zásadná transformácia odvetvia dopravy. Jedným z prístupov v stratégii pre mobilitu je zvýšenie využívania menej znečisťujúcich druhov dopravy a presun podstatnej časti vnútrozemskej cestnej nákladnej dopravy (75 %) na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Jednou z priorít Komisie na roky 2024 – 2029 v oblasti dopravy je predložiť plán ambicióznej európskej vysokorýchlostnej železničnej siete, ktorá by pomohla prepojiť hlavné mestá EÚ, a to aj prostredníctvom nočných vlakov, a zrýchliť železničnú nákladnú dopravu.

Komisia za posledných 25 rokov aktívne navrhovala reštrukturalizáciu európskeho odvetvia železničnej dopravy s cieľom posilniť postavenie železníc vo vzťahu k ostatným druhom dopravy. Úsilie Komisie sa zameriavalo na tri hlavné ciele, pričom všetky sú kľúčové na rozvoj silného a konkurencieschopného odvetvia železničnej dopravy:

- otvoriť trh železničnej dopravy hospodárskej súťaži,
- zvýšiť interoperabilitu a bezpečnosť vnútroštátnych sietí,
- rozvíjať infraštruktúru železničnej dopravy.

Údaje zozbierané podľa nariadenia (EÚ) 2018/643 zohrávajú dôležitú úlohu pri rozhodovaní EÚ a pri navrhovaní a monitorovaní politík EÚ. Výsledky zberu údajov majú zásadný význam pri monitorovaní železničného trhu EÚ a pravidelne sa na ne odkazuje v oznámeniach Komisie, pracovných dokumentoch útvarov Komisie a posúdeniach vplyvu. Dôkladné znalosti trhu pomáhajú zvýšiť konkurencieschopnosť spoločností v odvetví. Na základe nariadenia sa zostavujú štatistiky, ktoré možno použiť aj na posúdenie potenciálu presunu nákladnej dopravy z cestnej na železničnú.

Okrem toho členské štáty poznamenali, že údaje zozbierané podľa nariadenia sú potrebné na vnútroštátnej úrovni, a to na:

- sledovanie vývoja činnosti v železničnej doprave prostredníctvom krátkodobého monitorovania (pomocou štvrťročných údajov) a prostredníctvom dlhodobého monitorovania (pomocou ročných údajov),
- uskutočňovanie vnútroštátnych analýz trendov a uskutočňovanie referenčných kritérií s ostatnými krajinami,
- monitorovanie toho, ako sa vyvíja podiel železničnej dopravy na celkovej európskej doprave v porovnaní s inými druhmi dopravy (rozdelenie podľa druhov dopravy).

V tejto súvislosti členské štáty uviedli, že údaje využívajú:

- vnútroštátne orgány,
- univerzity, výskumné inštitúcie a tvorcovia modelov,
- hospodárske inštitúcie,

[4] COM(2020) 789 final.

- odvetvie železničnej dopravy na analýzu a plánovanie,
- medzinárodné organizácie ako Medzinárodné fórum pre dopravu a Európska hospodárska komisia OSN,
- tvorcovia politík na vnútroštátnej úrovni na účely plánovania, monitorovania cieľov a rozhodovania.

1.4. POKRYTIE ČLENSKÝCH ŠTÁTOV A OSTATNÝCH KRAJÍN

Nariadenie (EÚ) 2018/643 sa uplatňuje priamo a v celom rozsahu na všetky členské štáty, pričom sa od nich vyžaduje, aby poskytovali údaje, ktoré sú v ňom stanovené. Z povinnosti vykonávať nariadenie sú vylúčené len Malta a Cyprus, ktoré nemajú železničnú infraštruktúru, a teda žiadnu činnosť v železničnej doprave.

Údaje o železničnej doprave poskytujú aj tri krajiny Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO) – Nórsko, Švajčiarsko a Lichtenštajnsko. Päť kandidátskych krajín (Bosna a Hercegovina, Čierna Hora, Severné Macedónsko, Srbsko a Turecko) poskytuje údaje dobrovoľne. V júni 2024 prvýkrát zaslala údaje Ukrajina, pričom išlo o jeden súbor údajov o celkovej nákladnej a celkovej osobnej železničnej doprave za referenčný rok 2021. Albánsko, Gruzínsko, Kosovo* a Moldavsko v súčasnosti posudzujú dostupnosť údajov a spôsob, akým najlepšie splnia požiadavky nariadenia (EÚ) 2018/643.

V súlade s článkom 6 nariadenia (EÚ) 2018/643 krajiny zasielajú Eurostatu:

i) podrobné ročné štatistiky o nákladnej a osobnej doprave;

ii) štvrťročné štatistiky o nákladnej a osobnej doprave;

iii) regionálne štatistiky o nákladnej a osobnej doprave na úrovni NUTS 2[5] (každých päť rokov, za referenčné obdobie jedného roka);

iv) štatistiky o prepravných prúdoch na železničnej sieti (každých päť rokov, za referenčné obdobie jedného roka);

v) menej podrobné ročné štatistiky o dopravnej činnosti v nákladnej a osobnej doprave v prípade železničných podnikov s celkovým objemom nákladnej dopravy nižším ako 200 miliónov tonokilometrov a nižším ako 500 000 ton a v prípade podnikov s celkovým objemom osobnej dopravy nižším ako 100 miliónov osobokilometrov.

2. SLEDOVANIE VYKONÁVANIA NARIADENIA

2.1. PLNENIE ZÁKONNÝCH POVINNOSTÍ

Povinnosti týkajúce sa poskytovania údajov stanovené v nariadení (EÚ) 2018/643 majú veľmi dobrú úroveň dodržiavania, pričom všetky členské štáty pravidelne poskytujú požadované súbory údajov v stanovených lehotách. V dôsledku zmien na vnútroštátnej úrovni (napr. zmeny v IT alebo zmeny na železničnom trhu) sa niekedy môžu vyskytnúť krátke oneskorenia. Tieto oneskorenia však nikdy nemali vplyv na tvorbu štatistiky železničnej dopravy. Krajiny

* Toto označenie nemá vplyv na pozície k štatútu a je v súlade s rezolúciou BR OSN č. 1244(1999) a so stanoviskom Medzinárodného súdneho dvora k vyhláseniu nezávislosti Kosova.

5 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 z 26. mája 2003 o zostavení spoločnej nomenklatúry územných jednotiek pre štatistické účely (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

sa riadia dohodnutou metodikou a zabezpečujú tvorbu kvalitnej a spoľahlivej štatistiky o nákladnej a osobnej železničnej doprave v Európe.

S cieľom zamedziť priamemu alebo nepriamemu zverejneniu informácií týkajúcich sa jednotlivých železničných podnikov viaceré členské štáty označujú zasielané údaje o železničnej doprave ako dôverné. Pri najnovších zberoch údajov boli predmetom dôverného alebo čiastočne dôverného zaobchádzania ročné podrobné údaje o osobnej železničnej doprave, ktoré zaslalo Belgicko, Francúzsko, Maďarsko, Poľsko a Holandsko; podobne boli ako úplne alebo čiastočne dôverné vykázané ročné podrobné údaje o nákladnej železničnej doprave Belgicka, Poľska a Švédska. Vyššia miera dôvernosti údajov sa pozoruje v kontexte päťročného zberu údajov na regionálnej úrovni (úroveň NUTS 2). V prípade dôverných údajov Eurostat uplatňuje pravidlá a opatrenia na zabránenie ich zverejneniu.

2.2. METÓDY ZBERU ÚDAJOV POUŽÍVANÉ V ČLENSKÝCH ŠTÁTOCH

Železničné podniky zhromažďujú údaje metódami, ktoré prijali jednotlivé krajiny, a zasielajú ich vnútroštátnym orgánom zodpovedným za spracovanie údajov. *Referenčná príručka o štatistike železničnej dopravy*[6], ktorú vypracoval Eurostat, obsahuje kapitolu venovanú národným metodikám s podkapitolou o zostavovaní údajov a riadení kvality.

V štúdii Eurostatu z roku 2021 o zahraničných podnikoch pôsobiacich vo vnútroštátnych železničných sieťach sa konštatovalo, že niektoré krajiny majú ťažkosti so získavaním údajov od týchto podnikov, keďže im nemožno uložiť spravodajskú povinnosť. V štúdii sa odporúčali určité opatrenia na odstránenie týchto prekážok.

2.3. ADMINISTRATÍVNE ZAŤAŽENIE A NÁKLADY ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Nariadenie (EÚ) 2018/643 sa vypracovalo so zreteľom na to, aby sa zaťaženie členských štátov obmedzilo na minimum. Vo väčšine členských štátov nebolo potrebné prijať žiadne dodatočné opatrenia, keďže ich existujúce procesy sú primerane vypracované tak, aby boli splnené požiadavky nariadenia na zber údajov.

Z informácií vo vnútroštátnych metaúdajoch, ktoré dopĺňajú údaje o železničnej doprave, vyplýva, že väčšina vykazujúcich štátov považuje zaťaženie spojené s poskytovaním údajov za prijateľné. Vo väčšine vykazujúcich štátov znášajú zaťaženie spojené s odpovedaním najmä železničné podniky alebo prevádzkovatelia a je obmedzené na minimum. Respondenti môžu zasielať požadované údaje prostredníctvom dátového rozhrania alebo e-mailom. Respondenti sú kontaktovaní len vtedy, ak vnútroštátne štatistické orgány nedokážu vyriešiť chyby súvisiace s hodnovernosťou. Krajiny, ktoré sú schopné kvantifikovať náklady a zaťaženie spojené so zberom údajov o železničnej doprave, uvádzajú značné rozdiely. Tieto rozdiely v nákladoch a zaťažení závisia od počtu podnikov a objemu zozbieraných údajov, ktoré sa v jednotlivých krajinách líšia, ako aj od vnútroštátnych systémov zostavovania údajov. V niektorých prípadoch sa počet železničných podnikov, ktoré poskytli odpovede, od nadobudnutia účinnosti nariadenia zvýšil, čo malo zodpovedajúci vplyv na súvisiace náklady a zaťaženie. V nariadení sa však stanovili prahové hodnoty rozsahu dopravnej činnosti s cieľom obmedziť spravodajské zaťaženie a zároveň zachovať kvalitu štatistiky. Napriek

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (dostupné iba v angličtine).

tomu sa krajiny domnievajú, že údaje o železničnej doprave majú významnú hodnotu a prínos výslednej štatistiky prevyšuje zaťaženie a náklady pre respondentov a štatistické úrady.

Zníženie administratívneho zaťaženia a zjednodušenie

Zníženie administratívneho zaťaženia je jedným z trvalých cieľov Komisie. Eurostat v spolupráci s vnútroštátnymi štatistickými orgánmi zavádza konkrétne opatrenia s cieľom znížiť vnútroštátne zaťaženie spojené so zberom údajov a s vykazovaním. Medzi tieto opatrenia patrí:

1. vývoj nástrojov, ako je napríklad geografický prehliadací nástroj Eurostatu, na uľahčenie vykazovania regionálnych údajov na úrovni NUTS 2. Geografický prehliadací nástroj Eurostatu má funkciu vyhľadávania, ktorá uľahčuje vyhľadávanie kódov NUTS. Vykazujúce štáty môžu zadať názov železničnej stanice alebo miesta odchodu/príchodu a nástroj poskytne príslušný kód NUTS. Eurostat môže takisto vytvoriť zoznam všetkých železničných staníc s príslušnými kódmi NUTS;

2. novo vyvinuté nástroje validácie, ktoré vykazujúcim štátom umožňujú zvalidovať svoje údaje predtým, ako ich oficiálne zašlú Eurostatu (predbežná validácia), a poskytnúť spätnú väzbu o chybách pri každom konkrétnom súbore údajov;

3. pravidelné stretnutia odborníkov z členských štátov, krajín EZVO, kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov v rámci Expertnej skupiny Komisie pre štatistiku železničnej dopravy s cieľom vymieňať si osvedčené postupy pri zbere a spracúvaní údajov o železničnej doprave.

Z konzultácie s členskými štátmi v júni 2024 vyplynulo, že rámec vymedzený v nariadení (EÚ) 2018/643 je dostatočný na to, aby vyhovel potrebám používateľov bez nadmerného zaťažovania respondentov.

2.4. VALIDÁCIA A KONTROLY KVALITY PRIJATÝCH ÚDAJOV

Za zber a prenos údajov sú zodpovedné členské štáty, ale Eurostat prijíma všetky potrebné opatrenia s cieľom zaistiť vysokú kvalitu štatistík a odhaliť v prijatých údajoch prípadné chyby alebo nepravdepodobnosti. V roku 2023 Eurostat zaviedol sofistikovaný informačný systém na správu údajov zahŕňajúci dva zlepšené komponenty: nové nástroje na validáciu údajov a výkonný softvér (*Statistical Analysis Systems* – SAS) na spracúvanie údajov o železničnej doprave, kontrolu ich kvality a ich zverejňovanie.

Vykazujúce štáty predkladajú súbory údajov Eurostatu prostredníctvom portálu EDAMIS, pričom používajú štruktúru, ktorá je kompatibilná so štandardom SDMX (výmena štatistických údajov a metaúdajov). Na prijaté súbory údajov sa potom aplikuje robustný dvojstupňový proces validácie.

- Najprv sa nástrojom STRUVAL (STRUctural VALidation) zvaliduje každý súbor údajov z hľadiska formátu, úplnosti povinných polí a správnosti použitej štruktúry a kódov.
- Potom sa nástrojom CONVAL (CONtent VALidation) zvaliduje obsah každého súboru údajov na základe vopred definovaných pravidiel a prahových hodnôt. Vykazujúce štáty dostávajú za každý predložený súbor údajov podrobnú správu o validácii, ktorá uľahčuje

opravu prípadných chýb. Eurostat neustále aktualizuje používané pravidlá validácie, aby vyhovel vyvíjajúcim sa potrebám a zabezpečil tvorbu kvalitných štatistík.

Celkovo je kvalita predkladaných údajov veľmi dobrá. Ak sa však pomocou validačných nástrojov STRUVAL a CONVAL zistia chyby, všetky vykazujúce štáty svoje údaje zrevidujú.

V ďalšom kroku Eurostat skontroluje konzistentnosť časových radov a konzistentnosť štvrťročných a ročných údajov o železničnej doprave medzi jednotlivými súbormi údajov. Pokiaľ sa pri ani jednej z týchto kontrol údajov nezistia žiadne problémy, resp. len čo krajiny zrevidujú svoje súbory údajov alebo vysvetlia prípadné nezrovnalosti, údaje sa uložia na ďalšie spracovanie a zverejnenie v online databáze Eurostatu.

2.5. METODICKÁ PODPORA PRE ČLENSKÉ ŠTÁTY

Eurostat poskytuje vykazujúcim štátom stálu podporu v súvislosti s vykonávaním nariadenia (EÚ) 2018/643, s poskytovaním požadovaných údajov o železničnej doprave a s primeranou metodikou ich zostavovania.

Stretnutia Expertnej skupiny pre štatistiku železničnej dopravy poskytujú členským štátom, krajinám EZVO, kandidátskym krajinám a potenciálnym kandidátom príležitosť na diskutovanie o kvalite údajov, metodických otázkach a nových projektoch. Vykonávanie nariadenia je zároveň pravidelným bodom programu výročných zasadnutí koordinačnej skupiny pre štatistiku o doprave.

Podrobné usmernenie k vykonávaniu nariadenia poskytuje vykazujúcim štátom *Referenčná príručka o štatistike železničnej dopravy*. Referenčná príručka sa pravidelne aktualizuje (zvyčajne raz ročne), aby obsahovala najaktuálnejšie informácie, dokumentáciu a usmernenia týkajúce sa zberu štatistiky železničnej dopravy.

Eurostat sa v úzkej spolupráci s Európskou hospodárskou komisiou Organizácie Spojených národov a Medzinárodným fórom pre dopravu v roku 2019 podieľal na uverejnení piateho vydania *Slovníka pre dopravnú štatistiku*[7], ktorý obsahuje aktualizovanú a zlepšenú sekciu o železničnej doprave. Cieľom slovníka je zjednotiť definície dopravnej štatistiky na európskej a medzinárodnej úrovni. Uvedené tri organizácie plánujú rozsiahlu aktualizáciu slovníka. V roku 2025 sa plánuje vydanie novej verzie.

2.6. ŠÍRENIE ÚDAJOV

Online databáza Eurostatu

Eurostat zverejňuje údaje zozbierané podľa nariadenia (EÚ) 2018/643 prostredníctvom svojej online databázy, ktorá je bezplatne dostupná cez webové sídlo Eurostatu. K dispozícii je 26 tabuliek o železničnej doprave, ktoré sú pravidelne aktualizované a doplnené podrobnými súbormi európskych a národných metaúdajov.

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (dostupné v angličtine, vo francúzštine a v nemčine).

Eurostat každých päť rokov aktualizuje dva súbory údajov s regionálnymi štatistikami (úroveň NUTS 2) o nákladnej a osobnej doprave (príloha IV k nariadeniu) a vytvára približne 28 súborov údajov (jeden za každý vykazujúci štát) o prepravných prúdoch na železničnej sieti (príloha V k nariadeniu). Posledný referenčný rok, ktorý je pri týchto štatistikách k dispozícii, je rok 2020.

Výstupy šírenia údajov

Eurostat vypracúva dva články *Statistics Explained* (Štatistika v kocke) o železničnej doprave, v ktorých sa médiám a verejnosti poskytuje prehľad najdôležitejšieho vývoja a analýza údajov zozbieraných podľa nariadenia (EÚ) 2018/643:

- *Railway freight transport statistics (Štatistika železničnej nákladnej dopravy)*[8],
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data (Štatistika železničnej osobnej dopravy – štvrťročné a ročné údaje)*[9].

Tieto články sa každoročne aktualizujú po dokončení zberu údajov za daný referenčný rok.

Ostatné spôsoby šírenia

Údaje o železničnej doprave sa šíria aj prostredníctvom prispôsobených extrakcií údajov pre používateľov v spravodajských článkoch Eurostatu [napr. *Rail freight transport slightly down in 2022* (Mierny pokles železničnej nákladnej dopravy v roku 2022)[10]] a v iných publikáciách Eurostatu, ako sú napríklad *Key figures on European transport* (Základné údaje o európskej doprave)[11], *Key figures on Europe* (Základné údaje o Európe)[12] a *Eurostat regional yearbook* (Regionálna ročenka Eurostatu)[13]. Údaje sa šíria aj v publikáciách iných generálnych riaditeľstiev Komisie, najmä Generálneho riaditeľstva pre mobilitu a dopravu [napr. v publikácii *Statistical pocketbook* (Štatistická príručka)[14] uvedeného GR], a v publikáciách Železničnej agentúry Európskej únie (ERA). Všetky údaje zahrnuté do prispôsobených extrakcií a publikácií sa takisto uverejňujú v online databáze Eurostatu.

Údaje o železničnej doprave sú zahrnuté aj v správe *Sustainable Development Monitoring Report* (Správa o monitorovaní udržateľného rozvoja)[15], v ktorej sa monitoruje pokrok v plnení cieľa politiky EÚ presunúť nákladnú dopravu z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. V uvedenej správe sa analyzuje podiel železníc a vnútrozemských vodných ciest na vnútrozemskej nákladnej doprave v tonokilometroch z hľadiska krátkodobého vývoja a dlhodobého vývoja. Ďalším hlavným ukazovateľom v tejto publikácii je krátkodobý a dlhodobý vývoj podielu autobusov a vlakov na vnútroštátnej osobnej doprave.

8 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (dostupné iba v angličtine).
9 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (dostupné iba v angličtine).
10 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
11 https://doi.org/10.2785/4866 (dostupné iba v angličtine).
12 https://doi.org/10.2785/494153 (dostupné v angličtine, vo francúzštine a v nemčine).
13 https://doi.org/10.2785/606702 (dostupné v angličtine, vo francúzštine a v nemčine).
14 https://doi.org/10.2832/319371 (dostupné iba v angličtine).
15 https://doi.org/10.2785/98370 (dostupné iba v angličtine).

3. ĎALŠÍ VÝVOJ ŠTATISTIKY ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

V Európskej zelenej dohode bol predstavený súbor politík transformácie vo všetkých hospodárskych odvetviach vrátane dopravy. Štatistika železničnej nákladnej a osobnej dopravy môže pomôcť pri stanovovaní a monitorovaní politických cieľov poskytovaním údajov o objemoch prepraveného nákladu, počtoch cestujúcich, najazdených kilometroch a vybavení a infraštruktúre. Tieto informácie sa zhromažďujú najmä na základe nariadenia (EÚ) 2018/643 a čiastočne v rámci dobrovoľného zberu údajov – prostredníctvom *spoločného dotazníka Eurostatu/Medzinárodného fóra pre dopravu/EHK OSN o štatistike vnútrozemskej dopravy*.

V niektorých krajinách sú možnosti zverejňovania všetkých údajov zhromaždených podľa nariadenia (EÚ) 2018/643 a niektorých agregátov EÚ obmedzené z dôvodu dôvernosti údajov. Eurostat a členské štáty neustále diskutujú o tom, ako možno obmedzenia vyplývajúce z dôvernosti údajov zmierniť.

S cieľom dosiahnuť širšie pokrytie štatistiky železničnej dopravy Eurostat podpísal s agentúrou ERA administratívnu dohodu o prijímaní a zverejňovaní údajov o:

- dĺžke tratí a koľajníc vybavených Európskym systémom riadenia železničnej dopravy (ERTMS),
- počte železničných staníc vybavených zariadeniami pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

Údaje o tratiach vybavených systémom ERTMS sa zverejňujú každoročne od tretieho štvrťroka 2020. Ostatné uvedené údaje budú zverejnené, keď ich sprístupní agentúra ERA.

Od roku 2022 agentúra ERA a Eurostat zároveň koordinujú svoje úsilie zamerané na získavanie harmonizovanejších a konzistentnejších údajov o železničnej infraštruktúre a dopravných zariadeniach. Hlavnou úlohou bolo porovnať geografické referenčné údaje o úsekoch železničných tratí, ktoré poskytuje register infraštruktúry (RINF) vedený agentúrou ERA, s údajmi o úsekoch siete zaslanými podľa prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2018/643. Vďaka tomu bolo možné identifikovať a zdôvodniť rozdiely v rozsahu medzi oboma súbormi štatistických údajov a v roku 2023 sa podarilo zverejniť prvé mapy prepravných prúdov podľa úsekov železničnej siete za referenčný rok 2020. V nadväznosti na nadviazanú spoluprácu s agentúrou ERA sa zber údajov podľa prílohy V za referenčný rok 2025 uľahčí tým, že sa využijú informácie z registra RINF (napr. názvy železničných staníc a tratí a charakteristiky úsekov siete, ktoré sú zaznamenané v registri RINF podľa úsekov tratí).

Eurostat vypracoval železničnú dištančnú maticu, ktorá pomáha pri výpočte ukazovateľov rozdelenia jednotlivých druhov dopravy podľa úsekov vzdialenosti bez toho, aby vykazujúcim štátom vznikalo ďalšie zaťaženie. Pri dištančnej matici pre železnice sa vychádza z klasifikácie regiónov podľa úrovne NUTS 2, aby zodpovedala zberu regionálnych údajov o železničnej doprave podľa prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2018/643. Ďalší vývoj samotnej dištančnej matice závisí od zlepšovania geografických sietí. Jej uplatňovanie však bude závisieť najmä od dostupnosti a kvality údajov o železničnej doprave vykazovaných na regionálnej úrovni (napr. menej údajov s atribútom „neznámy región“ vykazovaných krajinami).

Geografické pokrytie štatistiky železničnej dopravy by sa mohlo rozšíriť v dôsledku budúceho rozširovania EÚ. Eurostat podporuje úsilie kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov o dosiahnutie súladu s nariadením (EÚ) 2018/643 diskutovaním o metodických otázkach, kvalite údajov a budúcom pokroku.

Podľa dotazníka zaslaného v júni 2024 členom Expertnej skupiny pre štatistiku železničnej dopravy členské štáty v súčasnosti nevidia potrebu zmien alebo zlepšení nariadenia (EÚ) 2018/643. Tým sa zaťaženie respondentov zachová na súčasnej úrovni. Nové vnútroštátne, európske a medzinárodné politické iniciatívy v oblasti udržateľnosti a transformácie dopravných systémov však môžu vytvoriť nové potreby týkajúce sa údajov. Tieto potreby sa po ich identifikovaní včas vyhodnotia a prediskutujú v rámci Expertnej skupiny pre štatistiku železničnej dopravy.

4. ZÁVERY

Skúsenosti a výsledky získané prostredníctvom vykonávania nariadenia (EÚ) 2018/643 o štatistike železničnej dopravy sú naďalej pozitívne. Členské štáty dodržiavajú povinnosti týkajúce sa poskytovania údajov a zdroje pridelené na vnútroštátnej úrovni, ako aj na úrovni Komisie umožňujú dosahovanie kvalitných výsledkov. Komisia podporuje členské štáty pri vykonávaní nariadenia a vyzýva kandidátske krajiny a potenciálnych kandidátov, aby získavali a zostavovali údaje o železničnej doprave od svojich národných manažérov infraštruktúry, železničných podnikov alebo národných ministerstiev dopravy. Komisia zmodernizovala svoj IT systém na validáciu a spracúvanie údajov o železničnej doprave, čím uľahčila prácu vnútroštátnym štatistickým orgánom. Expertná skupina Komisie pre štatistiku železničnej dopravy naďalej plní funkciu orgánu, v ktorom sa aktívne diskutuje o vykonávaní nariadenia a jeho možných zlepšeniach.

Nariadenie (EÚ) 2018/643 je naďalej účinným a efektívnym nástrojom na tvorbu spoľahlivej a porovnateľnej štatistiky železničnej dopravy na úrovni EÚ aj na vnútroštátnej úrovni. Vypracované štatistiky sa zverejňujú prostredníctvom online databázy Eurostatu, štatistických článkov, spravodajských článkov a prispôsobených extrakcií údajov. Štatistika železničnej dopravy je cenná pre tvorcov politík, odvetvie železničnej dopravy a vnútroštátne organizácie, ako aj pri navrhovaní a posudzovaní politík EÚ zameraných na podporu udržateľnej, ekologickej a bezpečnej dopravy.