EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 24.3.2025
COM(2025) 116 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Uredbe (EU) 2018/643 o statistiki železniškega prevoza

1. UVOD

1.1 CILJ POROČILA

Člen 9 Uredbe (EU) 2018/643 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. aprila 2018 o statistiki železniškega prevoza[1] določa, da mora Komisija po posvetovanju z Odborom za Evropski statistični sistem Evropskemu parlamentu in Svetu do 31. decembra 2020, nato pa vsaka štiri leta, predložiti poročilo o izvajanju navedene uredbe in o prihodnjem razvoju. To je drugo poročilo, ki izpolnjuje navedeno zahtevo[2].

V prvem oddelku tega poročila so pojasnjeni ozadje, okvir politike, uporaba podatkov in področje uporabe Uredbe. V drugem oddelku so opisani njeno izvajanje v državah članicah in Komisiji (Eurostatu), breme in stroški za države članice v smislu zbiranja podatkov, vprašanja glede metodologije in kakovosti podatkov ter različni načini objavljanja statistike železniškega prevoza. Zadnja dva oddelka se nanašata na možen prihodnji razvoj statistike železniškega prevoza in vsebujeta glavne ugotovitve poročila.

1.2 OZADJE PRAVNEGA OKVIRA

Uredba (ES) št. 91/2003 je bila pripravljena, da bi imele Komisija, druge institucije EU, nacionalne vlade in splošna javnost na voljo primerljive, zanesljive, harmonizirane, redne in celovite statistične podatke o železniškem prevozu tovora in potnikov.

S spremembami, ki so bile leta 2016 uvedene z Uredbo (EU) 2016/2032, naj bi bil prvotni akt posodobljen in poenostavljen (s čimer naj bi se zmanjšalo breme za države članice). Njihov cilj je bil tudi optimizirati obstoječi pravni okvir za evropsko statistiko železniškega prevoza in ga uskladiti z Lizbonsko pogodbo.

1.3 OKVIR POLITIKE IN UPORABA PODATKOV

Za razvoj skupne prometne politike v EU je potrebno poglobljeno poznavanje obsega železniškega prevoza in njegovega razvoja.

Evropski zeleni dogovor[3] je strategija za rast, katere cilj je, da gospodarstvo EU postane trajnostno s spreminjanjem podnebnih in okoljskih izzivov v priložnosti na vseh področjih politike ter zagotavljanjem, da je prehod pravičen in vključujoč za vse. Leta 2022 je prometni sektor (vključno z mednarodnimi skladišči) predstavljal približno 28,9 % emisij toplogrednih plinov v EU. Da bi dosegli podnebno nevtralnost, je treba do leta 2050 zmanjšati emisije iz prometa za 90 %. Železniški prevoz blaga je trajnostna logistična hrbtenica gospodarstva, železniški prevoz pa tudi pomembno prispeva k doseganju podnebnih ciljev v skladu z gospodarsko rastjo in rastjo prometnega sektorja.

Komisija je decembra 2020 predstavila tudi Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost[4], v kateri so predstavljeni

[1] UL L 112, 2.5.2018, str. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.
[2] Prvo poročilo je bilo sprejeto 18. decembra 2020 (COM(2020) 838 final).
[3] COM(2019) 640 final.
[4] COM(2020) 789 final.

predvideni ukrepi za preobrazbo prometnega sistema EU v skladu s cilji evropskega zelenega dogovora. S strategijo za mobilnost se uresničuje vizija trajnostne, cenovno dostopne, vključujoče, pametne, odporne in konkurenčne mobilnosti, zanjo pa je potrebna temeljna preobrazba prometnega sektorja. Eden od pristopov strategije za mobilnost je povečanje uporabe načinov prevoza, ki manj onesnažujejo okolje, ter preusmeritev znatnega dela notranjega tovora (75 %), ki se trenutno prevaža po cesti, na železnico in celinske plovne poti. Ena od prednostnih nalog Komisije na področju prometa za obdobje 2024–2029 je predstaviti načrt za ambiciozno evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti, ki bo pomagalo povezati prestolnice EU, tudi z nočnimi vlaki, in pospešiti železniški prevoz blaga.

Komisija zadnjih 25 let dejavno predlaga prestrukturiranje evropskega sektorja železniškega prevoza, da bi se okrepil položaj železnic v primerjavi z drugimi načini prevoza. Prizadevanja Komisije so osredotočena na tri glavne cilje, ki so vsi ključni za razvoj močnega in konkurenčnega sektorja železniškega prevoza:

- odpiranje trga železniškega prevoza konkurenci,
- povečanje interoperabilnosti in varnosti nacionalnih omrežij,
- razvoj železniške infrastrukture.

Podatki, zbrani v skladu z Uredbo (EU) 2018/643, imajo pomembno vlogo pri odločanju EU ter oblikovanju in spremljanju politik EU. Rezultati zbiranja podatkov so ključni pri spremljanju železniškega trga EU in se redno uporabljajo kot referenca v sporočilih Komisije, delovnih dokumentih služb Komisije in ocenah učinka. Poglobljeno poznavanje trga pomaga povečati konkurenčnost podjetij v sektorju. Na podlagi Uredbe se zagotavljajo statistični podatki, ki se lahko uporabljajo tudi pri ocenjevanju možnosti preusmeritve prevoza tovora s cest na železnico.

Poleg tega so države članice navedle, da so podatki, zbrani v skladu z Uredbo, potrebni na nacionalni ravni za:

- opazovanje razvoja dejavnosti železniškega prevoza s kratkoročnim spremljanjem (z uporabo četrtletnih podatkov) in dolgoročnim spremljanjem (z uporabo letnih podatkov),
- izvajanje analiz nacionalnih trendov in primerjavo z drugimi državami,
- spremljanje, kako se delež železnic v celotnem evropskem prometu spreminja v primerjavi z drugimi načini prevoza (modalni delež).

V zvezi s tem so države članice navedle, da podatke uporabljajo:

- nacionalni organi,
- univerze, raziskovalne ustanove in razvijalci modelov,
- gospodarske institucije,
- železniški sektor za analizo in načrtovanje,
- mednarodne organizacije, kot sta Mednarodni prometni forum in Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo,
- oblikovalci politik na nacionalni ravni za načrtovanje, ciljno spremljanje in odločanje.

1.4 POKRITOST DRŽAV ČLANIC IN DRUGIH DRŽAV

Uredba (EU) 2018/643 se neposredno in v celoti uporablja za vse države članice, ki morajo zagotavljati podatke, določene v njej. Uredbe ni treba izvajati samo Malti in Cipru, ki nimata železniške infrastrukture in zato ne opravljata dejavnosti železniškega prevoza.

Podatke o železniškem prevozu zagotavljajo tudi tri države Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA): Norveška, Švica in Lihtenštajn. Podatke prostovoljno zagotavlja pet držav kandidatk (Bosna in Hercegovina, Črna gora, Severna Makedonija, Srbija in Turčija). Ukrajina je junija 2024 prvič poslala en nabor podatkov o skupnem železniškem prevozu blaga in skupnem železniškem prevozu potnikov za referenčno leto 2021. Albanija, Gruzija, Kosovo* in Moldavija trenutno ocenjujejo razpoložljivost podatkov in kako bodo najbolje izpolnile zahteve iz Uredbe (EU) 2018/643.

V skladu s členom 6 Uredbe (EU) 2018/643 države pošljejo Eurostatu:

(i) podrobne letne statistične podatke o prevozu tovora in potnikov;

(ii) četrtletne statistične podatke o prevozu tovora in potnikov;

(iii) regionalne statistične podatke o prevozu tovora in potnikov na ravni NUTS[5] 2 (vsakih pet let za referenčno obdobje enega leta);

(iv) statistične podatke o prometnih tokovih v železniškem omrežju (vsakih pet let za referenčno obdobje enega leta);

(v) manj podrobne letne statistične podatke o dejavnosti prevoza tovora in potnikov, ki jo opravljajo prevozniki v železniškem prometu, katerih skupni obseg prevoza tovora je manjši od 200 milijonov tonskih kilometrov in manjši od 500 000 ton, ter prevozniki, katerih skupni obseg prevoza potnikov je manjši od 100 milijonov potniških kilometrov.

2. NADALJNJE UKREPANJE NA PODLAGI IZVAJANJA UREDBE

2.1 IZPOLNJEVANJE PRAVNIH OBVEZNOSTI

Stopnja izpolnjevanja obveznosti iz Uredbe (EU) 2018/643 o zagotavljanju podatkov je visoka, pri čemer vse države članice redno zagotavljajo zahtevane nabore podatkov v določenih rokih. Do kratkih zamud lahko včasih pride zaradi sprememb na nacionalni ravni (na primer sprememb informacijske tehnologije ali sprememb na železniškem trgu). Vendar te zamude nikoli ne vplivajo na pripravo statistike železniškega prevoza. Države uporabljajo dogovorjeno metodologijo, kar zagotavlja pripravo visokokakovostnih in zanesljivih statističnih podatkov o železniškem prevozu blaga in potnikov v Evropi.

Da bi se preprečilo neposredno ali posredno razkritje informacij v zvezi s posameznimi prevozniki v železniškem prometu, več držav članic podatke o železniškem prevozu, ki jih pošiljajo, označi kot zaupne. Pri najnovejših zbiranjih podatkov so bili podrobni letni podatki o potnikih v železniškem prevozu, ki so jih posredovale Belgija, Francija, Madžarska, Poljska in Nizozemska, obravnavani kot zaupni ali delno zaupni, medtem ko so bili za Belgijo, Poljsko

* To poimenovanje ne vpliva na stališča o statusu ter je v skladu z RVSZN 1244(1999) in mnenjem Meddržavnega sodišča o razglasitvi neodvisnosti Kosova.

[5] Uredba (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (nuts): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

in Švedsko podrobni letni podatki o železniškem prevozu blaga v celoti ali delno sporočeni kot zaupni. Pri petletnem regionalnem zbiranju podatkov (raven NUTS 2) je opazna višja stopnja zaupnosti. V primerih zaupnih podatkov Eurostat uporablja pravila in ukrepe za preprečevanje njihovega razkritja.

2.2 METODE ZBIRANJA PODATKOV, KI SE UPORABLJAJO V DRŽAVAH ČLANICAH

Prevozniki v železniškem prometu zbirajo podatke v skladu z metodami, ki jih sprejme vsaka država, in jih pošiljajo nacionalnim organom, ki so odgovorni za obdelavo podatkov. Eurostatov referenčni priročnik o statistiki železniškega prevoza (*Reference Manual on Rail transport statistics*)[6] vključuje poglavje o nacionalnih metodologijah, v katerem je podpoglavje o pripravi podatkov in upravljanju kakovosti.

V študiji Eurostata iz leta 2021 o tujih podjetjih, ki delujejo v domačih železniških omrežjih, je bilo ugotovljeno, da imajo nekatere države težave pri pridobivanju podatkov od teh podjetij, saj jim ni mogoče naložiti obveznosti poročanja. V študiji so bili priporočeni nekateri ukrepi za odpravo teh ovir.

2.3 UPRAVNO BREME IN STROŠKI ZA DRŽAVE ČLANICE

Uredba (EU) 2018/643 je zasnovana tako, da je breme držav članic čim manjše. Večini držav članic ni treba sprejeti dodatnih ukrepov, saj so njihovi obstoječi postopki ustrezno razviti za izpolnitev zahtev iz Uredbe glede zbiranja podatkov.

Glede na informacije v nacionalnih metapodatkih, ki dopolnjujejo podatke o železniškem prevozu, večina držav poročevalk meni, da je delovna obremenitev, povezana z zagotavljanjem podatkov, sprejemljiva. V večini držav poročevalk breme poročanja večinoma nosijo prevozniki v železniškem prometu in je čim manjše. Dajalci podatkov lahko zahtevane podatke posredujejo prek podatkovnega vmesnika ali po elektronski pošti. Z njimi se stopi v stik le, če nacionalni statistični organi ne morejo odpraviti napak v zvezi z verodostojnostjo. Države, ki lahko količinsko opredelijo stroške in breme zbiranja podatkov o železniškem prevozu, poročajo o velikih razlikah. Te razlike v stroških in bremenu so odvisne od števila prevoznikov in obsega zbranih podatkov, ki se med državami razlikujeta, ter nacionalnih sistemov priprave podatkov. V nekaterih primerih se je število prevoznikov v železniškem prometu, ki so se odzvali, od začetka veljavnosti Uredbe povečalo in temu primeren je bil tudi vpliv na s tem povezane stroške in breme. Vendar so bili v Uredbi določeni pragovi za obseg prevozne dejavnosti, da bi se omejilo breme poročanja, hkrati pa ohranila kakovost statistike. Kljub temu države menijo, da so podatki o železniškem prevozu zelo dragoceni ter da koristi tako pridobljenih statističnih podatkov prevladajo nad bremenom in stroški za dajalce podatkov in statistične urade.

Zmanjšanje upravnega bremena in poenostavitev

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

Zmanjšanje upravnega bremena je eden od stalnih ciljev Komisije. Eurostat v sodelovanju z nacionalnimi statističnimi organi izvaja posebne ukrepe za zmanjšanje nacionalnega bremena zbiranja in sporočanja podatkov. Ti ukrepi vključujejo:

1. razvoj orodij, kot je Eurostatov geografski pregledovalnik, za lažje sporočanje regionalnih podatkov na ravni NUTS 2. Eurostatov geografski pregledovalnik ima funkcijo iskanja, ki olajšuje iskanje kod NUTS. Države poročevalke lahko vnesejo ime železniške postaje ali točke odhoda/prihoda, geografski pregledovalnik pa navede ustrezno kodo NUTS. Eurostat lahko pripravi tudi seznam vseh železniških postaj z ustreznimi kodami NUTS;

2. novo razvita orodja za potrjevanje, ki državam poročevalkam omogočajo, da potrdijo svoje podatke, preden jih uradno posredujejo Eurostatu (predhodno potrjevanje), in prejmejo povratne informacije o napakah za vsak posamezen nabor podatkov;

3. redne sestanke strokovnjakov iz držav članic, držav Efte, držav kandidatk in potencialnih kandidatk v okviru strokovne skupine Komisije za statistiko železniškega prevoza za izmenjavo dobrih praks pri zbiranju in obdelavi podatkov o železniškem prevozu.

Na posvetovanju z državami članicami junija 2024 je bilo ugotovljeno, da okvir, opredeljen z Uredbo (EU) 2018/643, zadostuje za izpolnitev potreb uporabnikov, ne da bi bilo dajalcem podatkov naloženo pretirano breme.

2.4 POTRJEVANJE IN PREVERJANJE KAKOVOSTI PREJETIH PODATKOV

Za zbiranje in posredovanje podatkov so odgovorne države članice, vendar Eurostat sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev visokokakovostnih statističnih podatkov in odkrivanje morebitnih napak ali nepravilnosti v prejetih podatkih. Eurostat od leta 2023 uporablja izpopolnjen informacijski sistem za upravljanje podatkov z dvema izboljšanima komponentama: novimi orodji za potrjevanje podatkov ter zmogljivo programsko opremo (sistemi za statistično analizo (Statistical Analysis Systems – SAS)) za obdelavo, preverjanje kakovosti in objavo podatkov o železniškem prevozu.

Države poročevalke posredujejo nabore podatkov Eurostatu prek portala EDAMIS z uporabo strukture, ki je združljiva s standardom za izmenjavo statističnih podatkov in metapodatkov (Statistical Data and Metadata eXchange – SDMX). Nato se za prejete nabore podatkov uporabi zanesljiv postopek potrjevanja v dveh korakih:

- najprej orodje STRUVAL (STRUctural VALidation) pri vsakem naboru podatkov potrdi obliko, izpolnjenost obveznih polj ter pravilnost uporabljene strukture in kod,
- nato orodje CONVAL (CONtent VALidation) potrdi vsebino vsakega nabora podatkov na podlagi vnaprej določenih pravil in mejnih vrednosti. Države poročevalke prejmejo podrobno poročilo o potrjevanju za vsak posredovan nabor podatkov, kar olajša popravljanje morebitnih napak. Eurostat stalno posodablja pravila potrjevanja, da bi zadostil spreminjajočim se potrebam in zagotovil, da se pripravijo visokokakovostni statistični podatki.

Na splošno je kakovost posredovanih podatkov zelo dobra. Vendar vse države poročevalke popravijo svoje podatke, če se z orodji za potrjevanje STRUVAL in CONVAL odkrijejo napake.

Kot naslednji korak Eurostat preveri skladnost časovnih vrst ter skladnost četrtletnih in letnih podatkov o železniškem prevozu med nabori podatkov. Če se pri nobenem od teh preverjanj podatkov ne odkrijejo težave ali ko države popravijo svoje nabore podatkov ali pojasnijo morebitne nedoslednosti, se podatki shranijo za nadaljnjo obdelavo in objavo v Eurostatovi spletni podatkovni zbirki.

2.5 METODOLOŠKA PODPORA DRŽAVAM ČLANICAM

Eurostat državam poročevalkam zagotavlja stalno podporo v zvezi z izvajanjem Uredbe (EU) 2018/643, zahtevanimi podatki o železniškem prevozu in ustrezno metodologijo za njihovo pripravo.

Sestanki strokovne skupine za statistiko železniškega prevoza državam članicam, državam Efte, državam kandidatkam in potencialnim kandidatkam omogočajo, da razpravljajo o kakovosti podatkov, metodoloških vprašanjih in novih projektih. Izvajanje Uredbe je tudi redna točka dnevnega reda na letnih sestankih koordinacijske skupine za statistiko prevoza.

Podrobne smernice o izvajanju Uredbe se državam poročevalkam zagotavljajo s priročnikom *Reference Manual on Rail transport statistics* (Referenčni priročnik o statistiki železniškega prevoza). Ta se redno posodablja (običajno letno), da se vključijo najnovejše informacije, dokumentacija in smernice v zvezi z zbiranjem statistike železniškega prevoza.

Leta 2019 so Eurostat ter Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo in Mednarodni prometni forum v tesnem sodelovanju skupaj objavili peto izdajo glosarja za statistiko prevoza (*Glossary for transport statistics*)[7], ki vključuje posodobljen in izboljšan oddelek o železniškem prevozu. Cilj glosarja je standardizirati opredelitve statistike prevoza na evropski in mednarodni ravni. Vse tri organizacije načrtujejo obsežno posodobitev glosarja. Nova različica naj bi bila objavljena leta 2025.

2.6 RAZŠIRJANJE PODATKOV

Eurostatova spletna podatkovna zbirka

Eurostat podatke, zbrane v skladu z Uredbo (EU) 2018/643, objavlja prek svoje spletne podatkovne zbirke, ki je prosto dostopna prek njegovega spletišča. Na spletišču 26 preglednic o železniškem prevozu, ki se redno posodabljajo in dopolnjujejo z datotekami s podrobnimi evropskimi in nacionalnimi metapodatki.

Eurostat vsakih pet let posodobi dva nabora podatkov z regionalnimi statističnimi podatki (raven NUTS 2) o prevozu tovora in potnikov (Priloga IV k Uredbi) ter ustvari približno 28 naborov podatkov (enega na državo poročevalko) o prometnih tokovih v železniškem

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (na voljo v angleščini, francoščini in nemščini).

omrežju (Priloga V k Uredbi). Zadnje referenčno leto, ki je na voljo za te statistične podatke, je leto 2020.

Proizvodi za razširjanje podatkov

Eurostat na spletišču Statistics Explained pripravlja dva članka o železniškem prevozu, ki medijem in javnosti zagotavljata pregled najpomembnejših dogodkov in analizo podatkov, zbranih v skladu z Uredbo (EU) 2018/643:

- *Railway freight transport statistics* (Statistični podatki o železniškem prevozu tovora)[8],
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data* (Statistični podatki o železniškem prevozu potnikov – četrtletni in letni podatki)[9].

Ta članka se vsako leto posodobita, in sicer takoj, ko se konča zbiranje podatkov za določeno referenčno leto.

Druga sredstva za razširjanje podatkov

Podatki o železniškem prevozu se razširjajo tudi s prilagojenimi izvlečki podatkov za uporabnike v Eurostatovih novičarskih člankih (npr. *Rail freight transport slightly down in 2022* (Rahel upad železniškega prevoza blaga v letu 2022)[10]) in drugih publikacijah Eurostata, kot so *Key figures on European transport* (Ključni podatki o evropskem prometu)[11], *Key figures on Europe* (Ključni podatki o EU v svetu)[12] in *Eurostat regional yearbook* (Eurostatov regionalni letopis)[13]. Podatki se razširjajo tudi v publikacijah drugih generalnih direktoratov Komisije, zlasti Generalnega direktorata za mobilnost in promet (npr. *Statistical pocketbook* (Statistični priročnik)[14]) in v publikacijah Agencije Evropske unije za železnice (ERA). Vsi podatki, vključeni v te prilagojene izvlečke in publikacije, se objavijo tudi v Eurostatovi spletni podatkovni zbirki.

Podatki o železniškem prevozu so vključeni tudi v poročilo o spremljanju trajnostnega razvoja (*Sustainable Development Monitoring Report*)[15], v katerem se spremlja napredek pri doseganju cilja politike EU glede preusmeritve tovora s cest na železnice in celinske plovne poti. V navedenem poročilu je analiziran delež železnic in celinskih plovnih poti kot delež notranjega prevoza blaga tonskih kilometrih v smislu kratkoročnega in dolgoročnega razvoja. Drugi glavni kazalnik v tej publikaciji je kratkoročni in dolgoročni razvoj deleža avtobusov in vlakov v notranjem prevozu potnikov.

3. NADALJNJI RAZVOJ STATISTIKE ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (na voljo samo v angleščini).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (na voljo samo v angleščini).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (na voljo samo v angleščini).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (na voljo v angleščini, francoščini in nemščini).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (na voljo v angleščini, francoščini in nemščini).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (na voljo samo v angleščini).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (na voljo samo v angleščini).

V evropskem zelenem dogovoru je predstavljen sklop preobrazbenih politik v vseh gospodarskih sektorjih, vključno s prometnim. Statistika železniškega tovornega in potniškega prevoza lahko pomaga pri določanju in spremljanju ciljev politike z zagotavljanjem podatkov o obsegu prepeljanega tovora, številu potnikov, prevoženih kilometrih ter opremi in infrastrukturi. Navedene informacije se zbirajo predvsem na podlagi Uredbe (EU) 2018/643 in delno s prostovoljnim zbiranjem podatkov – skupnim vprašalnikom Eurostata/Mednarodnega prometnega foruma/Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo o statistiki notranjega prevoza.

V nekaterih državah zaupnost podatkov omejuje možnost objave vseh podatkov, zbranih v skladu z Uredbo (EU) 2018/643, in nekaterih zbirnih podatkov EU. Eurostat in države članice nenehno razpravljajo o tem, kako bi bilo mogoče ublažiti omejitve zaradi zaupnosti podatkov.

Za doseganje večje pokritosti statistike železniškega prevoza je Eurostat z agencijo ERA podpisal upravni sporazum o prejemanju in objavljanju podatkov o:

- dolžini prog in tirov, opremljenih z evropskim sistemom za upravljanje železniškega prometa (ERTMS),
- številu železniških postaj, opremljenih s pripomočki za osebe z zmanjšano mobilnostjo.

Podatki o progah, opremljenih z ERTMS, se objavljajo vsako leto od tretjega četrtletja 2020. Ostali zgoraj navedeni podatki bodo objavljeni, ko bodo na voljo pri agenciji ERA.

Agencija ERA in Eurostat od leta 2022 usklajujeta tudi svoja prizadevanja za pridobitev bolj harmoniziranih in doslednih podatkov o železniški infrastrukturi in prevoznih sredstvih. Pomembna naloga je bila primerjava georeferenciranih podatkov o odsekih železniških prog iz registra železniške infrastrukture agencije ERA s podatki o segmentih omrežja, poslanimi v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2018/643. To je leta 2023 omogočilo opredelitev in utemeljitev razlik v obsegu med obema sklopoma statističnih podatkov ter objavo prvih zemljevidov prometnih tokov po segmentih železniškega omrežja za referenčno leto 2020. Poleg vzpostavljenega sodelovanja z agencijo ERA bo zbiranje podatkov v skladu s Prilogo V za referenčno leto 2025 olajšano z uporabo informacij iz registra železniške infrastrukture (npr. imena železniških postaj in prog ter značilnosti segmentov omrežja, ki so evidentirani v registru železniške infrastrukture po odsekih prog).

Eurostat je razvil matriko železniških razdalj za pomoč pri izračunu kazalnikov modalnega deleža po razredih razdalje, ne da bi državam poročevalkam naložil dodatno breme. Matrika razdalj za železnice temelji na klasifikaciji regij v skladu z ravnjo NUTS 2, tako da se ujema z zbiranjem regionalnih podatkov o železniškem prevozu iz Priloge IV k Uredbi (EU) 2018/643. Nadaljnji razvoj same matrike razdalj je odvisen od izboljšanja geografskih omrežij. Vendar bo njena uporaba odvisna predvsem od razpoložljivosti in kakovosti podatkov o železniškem prevozu, sporočenih na regionalni ravni (npr. zmanjšano poročanje neznanih regij po državah).

Geografska pokritost statistike železniškega prevoza bi se lahko razširila zaradi prihodnjih širitev EU. Eurostat z razpravami o metodoloških vprašanjih, kakovosti podatkov in prihodnjem napredku podpira prizadevanja držav kandidatk in potencialnih kandidatk, da bi izpolnile zahteve iz Uredbe (EU) 2018/643.

Glede na vprašalnik, ki je bil članom strokovne skupine za statistiko železniškega prevoza poslan junija 2024, države članice trenutno ne vidijo potrebe po spremembah ali izboljšavah Uredbe (EU) 2018/643. S tem se bo breme za dajalce podatkov ohranilo na sedanji ravni. Nove potrebe po podatkih pa se lahko pojavijo zaradi novih nacionalnih, evropskih in mednarodnih pobud politike o trajnostnosti in preobrazbi prometnih sistemov. Ko bodo navedene potrebe opredeljene, jih bo strokovna skupina za statistiko železniškega prevoza pravočasno ocenila in o njih razpravljala.

4. SKLEPNE UGOTOVITVE

Izkušnje in rezultati, pridobljeni z izvajanjem Uredbe (EU) 2018/643 o statistiki železniškega prevoza, so še naprej pozitivni. Države članice izpolnjujejo obveznosti glede zagotavljanja podatkov, sredstva, dodeljena na nacionalni ravni in na ravni Komisije, pa omogočajo doseganje visokokakovostnih rezultatov. Komisija podpira države članice pri izvajanju Uredbe ter spodbuja države kandidatke in potencialne kandidatke, naj od nacionalnih upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu ali njihovih nacionalnih ministrstev za promet pridobijo in pripravijo podatke o železniškem prevozu. Komisija je posodobila svoj informacijski sistem za potrjevanje in obdelavo podatkov o železniškem prevozu, s čimer je olajšala delo nacionalnih statističnih organov. Strokovna skupina Komisije za statistiko železniškega prevoza ostaja organ, v katerem se dejavno razpravlja o izvajanju Uredbe in njenih morebitnih izboljšavah.

Uredba (EU) 2018/643 je še vedno učinkovito in uspešno orodje za pripravo zanesljive in primerljive statistike železniškega prevoza na ravni EU in nacionalni ravni. Pripravljena statistika se razširja prek Eurostatove spletne podatkovne zbirke, statističnih člankov, novičarskih člankov in prilagojenih izvlečkov podatkov. Statistika železniškega prevoza je dragocena za oblikovalce politik, sektor železniškega prevoza in nacionalne organizacije ter za oblikovanje in ocenjevanje politik EU, namenjenih spodbujanju trajnostnega, čistega in varnega prometa.