KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 24.3.2025 r.
COM(2025) 116 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

dotyczące wykonania rozporządzenia (UE) 2018/643 w sprawie statystyki transportu kolejowego

1. WPROWADZENIE

1.1 CEL SPRAWOZDANIA

Art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/643 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego[1] stanowi, że do dnia 31 grudnia 2020 r., a następnie co cztery lata, Komisja, po konsultacji z Komitetem ds. Europejskiego Systemu Statystycznego, musi przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania tego rozporządzenia oraz dotyczące przyszłego rozwoju sytuacji. Niniejszy dokument jest drugim sprawozdaniem sporządzonym celem spełnienia tego wymogu[2].

W pierwszej części niniejszego sprawozdania przedstawiono podstawowe informacje dotyczące rozporządzenia, jego kontekst polityczny i zakres oraz kwestie dotyczące wykorzystania danych. W drugiej części opisano jego wykonanie przez państwa członkowskie i Komisję (Eurostat), obciążenie i koszty państw członkowskich związane z gromadzeniem danych, kwestie metodyczne i dotyczące jakości danych oraz różne sposoby publikowania statystyk transportu kolejowego. Dwie ostatnie części dotyczą możliwego przyszłego rozwoju sytuacji w dziedzinie statystyki transportu kolejowego i zawierają główne wnioski sprawozdania.

1.2 KONTEKST RAM PRAWNYCH

Celem rozporządzenia (WE) nr 91/2003 było zapewnienie Komisji, innym instytucjom UE, rządom krajowym i ogółowi społeczeństwa porównywalnych, wiarygodnych, zharmonizowanych, regularnie aktualizowanych i wyczerpujących danych statystycznych dotyczących kolejowego transportu towarów i pasażerów.

Zmiany wprowadzone w 2016 r. w drodze rozporządzenia (UE) 2016/2032 służyły uaktualnieniu i uproszczeniu pierwotnie przyjętego aktu (i tym samym zmniejszeniu obciążenia państw członkowskich). Ich celem była również optymalizacja obowiązujących ram prawnych dotyczących europejskiej statystyki transportu kolejowego i dostosowanie ich do postanowień traktatu lizbońskiego.

1.3 KONTEKST POLITYCZNY I WYKORZYSTANIE DANYCH

Opracowanie wspólnej polityki transportowej w UE wymaga szczegółowej wiedzy na temat wielkości i rozwoju transportu krajowego.

Europejski Zielony Ład[3] jest strategią rozwoju, dzięki której gospodarka UE ma stać się zrównoważona w wyniku przekształcenia wyzwań związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym w możliwości rozwoju we wszystkich obszarach polityki oraz w wyniku sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji. W 2022 r. sektor transportu (w tym bunkry międzynarodowe) odpowiadał za około 28,9 % emisji gazów cieplarnianych w UE. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie

[1] Dz.U. L 112 z 2.5.2018, s. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj
[2] Pierwsze sprawozdanie przyjęto 18 grudnia 2020 r. (COM(2020) 838 final).
[3] COM(2019) 640 final.

emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Kolejowy transport towarowy jest zrównoważonym logistycznym trzonem gospodarki, a transport kolejowy w znacznym stopniu przyczynia się do osiągania celów klimatycznych wraz ze wzrostem gospodarczym i rozwojem sektora transportu.

W grudniu 2020 r. Komisja przedstawiła również „Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”[4], w której opisano planowane kroki na drodze do przekształcenia systemu transportowego UE zgodnie z ambicjami przewidzianymi w Europejskim Zielonym Ładzie. W strategii na rzecz mobilności nakreślono wizję zrównoważonej, przystępnej cenowo, sprzyjającej włączeniu społecznemu, inteligentnej, odpornej i konkurencyjnej mobilności, która wymaga gruntownej transformacji sektora transportu. Jedno z podejść strategii na rzecz mobilności polega na zwiększeniu wykorzystania mniej zanieczyszczających rodzajów transportu i znacznym zwiększeniu udziału kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % odbywa się obecnie w formie transportu drogowego. Jednym z priorytetów Komisji w dziedzinie transportu na lata 2024–2029 jest przedstawienie planu ambitnej europejskiej sieci kolei dużych prędkości, aby pomóc w połączeniu stolic UE, w tym za pomocą pociągów nocnych, oraz przyspieszyć kolejowy transport towarowy.

W ciągu ostatnich 25 lat Komisja aktywnie proponowała restrukturyzację europejskiego sektora transportu kolejowego w celu wzmocnienia pozycji kolei względem innych rodzajów transportu. Starania Komisji koncentrują się na trzech głównych celach, których osiągnięcie ma kluczowe znaczenie dla rozwoju silnego i konkurencyjnego sektora transportu kolejowego:

- otwarcie rynku transportu kolejowego na konkurencję;
- poprawa interoperacyjności i bezpieczeństwa sieci krajowych;
- rozwój infrastruktury transportu kolejowego.

Dane gromadzone na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/643 odgrywają istotną rolę w procesie decyzyjnym UE oraz w opracowywaniu i monitorowaniu polityki UE. Wyniki gromadzenia danych są niezbędne do monitorowania rynku kolejowego UE i są regularnie wykorzystywane jako punkt odniesienia w komunikatach Komisji, dokumentach roboczych służb Komisji i ocenach skutków. Dogłębna wiedza na temat rynku przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstw tego sektora. Na podstawie rozporządzenia opracowuje się statystyki, które można również wykorzystać do oceny potencjału w sektorze transportu towarów w zakresie przechodzenia z transportu drogowego na kolejowy.

Ponadto państwa członkowskie zauważyły, że na szczeblu krajowym dane gromadzone na podstawie rozporządzenia są potrzebne do:

- obserwacji zmian w aktywności transportowej w zakresie transportu kolejowego w ramach monitorowania krótkoterminowego (z wykorzystaniem danych kwartalnych) i monitorowania długoterminowego (z wykorzystaniem danych rocznych);
- prowadzenia analiz tendencji na szczeblu krajowym i analizy porównawczej z innymi krajami;

[4] COM(2020) 789 final.

- śledzenia zmiany udziału transportu kolejowego w ogólnym transporcie europejskim w porównaniu z pozostałymi środkami transportu (podział zadań przewozowych).

W tym kontekście państwa członkowskie wskazały, że z danych tych korzystają:

- organy krajowe;
- uczelnie wyższe, instytucje badawcze i specjaliści w dziedzinie modelowania;
- instytucje gospodarcze;
- przedstawiciele sektora kolei do celów analizy i planowania;
- organizacje międzynarodowe, takie jak Międzynarodowe Forum Transportu i Europejska Komisja Gospodarcza ONZ;
- decydenci na szczeblu krajowym na potrzeby planowania, monitorowania celów i podejmowania decyzji.

1.4 PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ZAKRESEM STOSOWANIA ROZPORZĄDZENIA

Rozporządzenie (UE) 2018/643 stosuje się bezpośrednio i w całości do wszystkich państw członkowskich, które są zobowiązane do przekazywania określonych w nim danych. Jedynie Malta i Cypr, które nie posiadają infrastruktury kolejowej i w związku z tym nie odbywają się tam przewozy kolejowe, nie są zobowiązane do wykonania rozporządzenia.

Dane dotyczące transportu kolejowego są również przekazywane przez trzy państwa Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA) – Norwegię, Szwajcarię i Liechtenstein. Pięć krajów kandydujących (Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Macedonia Północna, Serbia i Turcja) przekazuje dane dobrowolnie. W czerwcu 2024 r. Ukraina po raz pierwszy przekazała jeden zbiór danych dotyczących całkowitego kolejowego transportu towarowego i całkowitego kolejowego transportu pasażerskiego za rok referencyjny 2021. Albania, Gruzja, Kosowo* i Mołdawia oceniają obecnie dostępność danych i najlepsze sposoby spełnienia przez nie wymogów rozporządzenia (UE) 2018/643.

Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) 2018/643 państwa przekazują Eurostatowi:

(i) szczegółową roczną statystykę transportu towarów i pasażerów;
(ii) kwartalną statystykę transportu towarów i pasażerów;
(iii) regionalną statystykę transportu towarów i pasażerów na poziomie NUTS 2[5](co pięć lat, za roczny okres bazowy);
(iv) statystykę dotyczącą ruchu w sieci kolejowej (co pięć lat, za roczny okres bazowy);
(v) mniej szczegółową roczną statystykę dotyczącą działalności w zakresie transportu pasażerów i towarów w przypadku przedsiębiorstw kolejowych, których łączna wielkość transportu towarowego jest mniejsza niż 200 mln tonokilometrów i 500 000 ton, oraz przedsiębiorstw, których łączny transport pasażerów wynosi poniżej 100 mln pasażerokilometrów.

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244(1999) oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

[5] Rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj

2. DZIAŁANIA NASTĘPCZE W ZWIĄZKU Z WYKONANIEM ROZPORZĄDZENIA

2.1 PRZESTRZEGANIE ZOBOWIĄZAŃ PRAWNYCH

Poziom wywiązywania się z zobowiązań określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/643 w zakresie przekazywania danych jest wysoki i wszystkie państwa członkowskie regularnie dostarczały żądane zbiory danych w ustalonych terminach. Czasem może dochodzić do niewielkich opóźnień wynikających ze zmian na szczeblu krajowym (np. zmian w systemach informatycznych lub zmian na rynku kolejowym). Takie opóźnienia nigdy nie miały jednak wpływu na tworzenie statystyki transportu kolejowego. Państwa stosują uzgodnioną metodykę, zapewniając tworzenie wysokiej jakości, wiarygodnej statystyki kolejowego transportu towarów i pasażerów w Europie.

Aby zapobiec bezpośredniemu lub pośredniemu ujawnianiu informacji dotyczących poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych, kilka państw członkowskich oznacza przesyłane dane dotyczące transportu kolejowego jako poufne. W ostatnich zbiorach danych jako poufne lub częściowo poufne traktowane były szczegółowe roczne dane dotyczące pasażerów kolei przekazane przez Belgię, Francję, Węgry, Polskę i Niderlandy oraz szczegółowe roczne dane dotyczące kolejowego transportu towarów przekazane przez Belgię, Polskę i Szwecję. Wyższy poziom poufności obserwuje się w przypadku gromadzenia danych regionalnych (poziom NUTS 2) co pięć lat. W przypadku danych poufnych Eurostat stosuje zasady i środki zapobiegające ich ujawnieniu.

2.2 METODY GROMADZENIA DANYCH STOSOWANE W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Przedsiębiorstwa kolejowe gromadzą dane, stosując metody przyjęte przez każde państwo, i przesyłają dane organom krajowym, które odpowiadają za przetworzenie tych danych. Wydany przez Eurostat *podręcznik referencyjny dotyczący statystyki transportu kolejowego*[6] zawiera rozdział poświęcony krajowym metodykom, który z kolei zawiera podrozdział dotyczący zestawiania danych i zarządzania jakością.

W badaniu Eurostatu z 2021 r. dotyczącym przedsiębiorstw zagranicznych prowadzących działalność w krajowych sieciach kolejowych stwierdzono, że niektóre państwa napotykają trudności w uzyskiwaniu danych od tych przedsiębiorstw, ponieważ nie można na nie nałożyć obowiązku sprawozdawczego. W badaniu zalecono podjęcie środków w celu pokonania tych przeszkód.

2.3 OBCIĄŻENIE ADMINISTRACYJNE I KOSZTY DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Rozporządzenie (UE) 2018/643 opracowano w taki sposób, aby ograniczyć obciążenie państw członkowskich do minimum. Większość państw członkowskich nie musiała wprowadzać dodatkowych środków, ponieważ ich istniejące procedury są odpowiednie, aby spełnić określone w rozporządzeniu wymogi dotyczące gromadzenia danych.

Jak wynika z informacji przedstawionych w krajowych metadanych uzupełniających dane dotyczące transportu kolejowego, większość krajów sprawozdawców uznała, że obciążenie

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (dostępny tylko w języku angielskim).

związane z przekazywaniem danych jest możliwe do zaakceptowania. W większości krajów sprawozdawców obciążenia związane z przekazywaniem danych ponoszą głównie przedsiębiorstwa kolejowe lub operatorzy kolejowi i są one ograniczone do minimum. Respondenci mogą przekazywać wymagane dane za pośrednictwem interfejsu danych lub pocztą elektroniczną. Kontakt z respondentami nawiązuje się jedynie w przypadku, gdy krajowe organy statystyczne nie są w stanie usunąć błędów związanych z wiarygodnością. Kraje, które są w stanie określić ilościowo koszty i obciążenia związane z gromadzeniem danych dotyczących kolei, zgłaszają znaczne rozbieżności. Te różnice w kosztach i obciążeniach zależą od liczby przedsiębiorstw i ilości gromadzonych danych, która różni się w zależności od kraju, a także od krajowych systemów zestawiania danych. W niektórych przypadkach liczba przedsiębiorstw kolejowych, które udzieliły odpowiedzi, wzrosła od czasu wejścia w życie rozporządzenia, co ma odpowiednio wpływ na związane z tym koszty i obciążenia. W rozporządzeniu określono jednak progi dotyczące skali działalności transportowej w celu ograniczenia obciążeń sprawozdawczych przy jednoczesnym utrzymaniu jakości statystyk. Kraje uważają jednak, że dane dotyczące transportu kolejowego mają znaczną wartość, a korzyści wynikające z uzyskanych na ich podstawie statystyk przewyższają obciążenia i koszty ponoszone przez respondentów i urzędy statystyczne.

Ograniczenie obciążeń administracyjnych i wprowadzanie uproszczeń

Komisja stale stara się ograniczać obciążenia administracyjne. We współpracy z krajowymi organami statystycznymi Eurostat wdraża konkretne działania, aby zmniejszyć obciążenie związane z gromadzeniem i zgłaszaniem danych na poziomie krajowym. Działania te obejmują:

1. Opracowywanie narzędzi, takich jak przeglądarka geograficzna Eurostatu, która ułatwia przekazywanie danych regionalnych na poziomie NUTS 2. Przeglądarka geograficzna Eurostatu ma funkcję wyszukiwania ułatwiającą wyszukiwanie kodów NUTS. Kraje sprawozdawcy mogą wprowadzić nazwę stacji kolejowej lub punktu odjazdu/przyjazdu, a przeglądarka geograficzna wskaże odpowiedni kod NUTS. Eurostat może również sporządzić wykaz wszystkich stacji kolejowych z odpowiednimi kodami NUTS.

2. Nowo opracowane narzędzia walidacji, które umożliwiają krajom sprawozdawcom walidację danych przed ich oficjalnym przekazaniem do Eurostatu (wstępna walidacja) oraz otrzymywanie informacji zwrotnych na temat błędów w odniesieniu do każdego zbioru danych.

3. Regularne spotkania ekspertów z państw członkowskich, państw EFTA, krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących w ramach grupy ekspertów Komisji ds. statystyki transportu kolejowego w celu wymiany dobrych praktyk w zakresie gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących transportu kolejowego.

Konsultacje z państwami członkowskimi przeprowadzone w czerwcu 2024 r. wykazały, że ramy określone w rozporządzeniu (UE) 2018/643 są wystarczające, aby zaspokoić potrzeby użytkowników bez nakładania nadmiernych obciążeń na respondentów.

2.4 WALIDACJA I KONTROLA JAKOŚCI OTRZYMYWANYCH DANYCH

Gromadzenie i przekazywanie danych leży w gestii państw członkowskich, jednak Eurostat podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia wysokiej jakości statystyk i wykrycia wszelkich błędów lub niedoskonałości w otrzymywanych danych. W 2023 r. Eurostat wdrożył zaawansowany system informatyczny do zarządzania danymi obejmujący dwa ulepszone elementy: nowe narzędzia walidacji danych oraz niezwykle wydajne oprogramowanie (Statistical Analysis System – SAS) do przetwarzania, kontroli jakości i publikowania danych dotyczących transportu kolejowego.

Kraje sprawozdawcy przekazują Eurostatowi zbiory danych za pośrednictwem portalu EDAMIS, wykorzystując strukturę zgodną ze standardem SDMX (standard wymiany danych i metadanych statystycznych). Do otrzymanych zbiorów danych stosuje się następnie solidny dwuetapowy proces walidacji.

- Po pierwsze, przy użyciu narzędzia STRUVAL (walidacja struktury – STRUctural VALidation) waliduje się każdy zbiór danych pod względem formatu, zawartości pól obowiązkowych oraz poprawności zastosowanej struktury i kodów.
- Po drugie, przy użyciu narzędzia CONVAL (walidacja zawartości – CONtent VALidation) waliduje się zawartość każdego zbioru danych na podstawie wcześniej określonych zasad i progów. Dla każdego przekazanego zbioru danych kraje sprawozdawcy otrzymują szczegółowe sprawozdanie z walidacji, które ułatwia korygowanie wszelkich błędów. Eurostat stale aktualizuje stosowane zasady walidacji, aby zaspokoić zmieniające się potrzeby i zapewnić tworzenie wysokiej jakości statystyk.

Zasadniczo jakość przekazywanych danych jest bardzo dobra, jednak w przypadku wykrycia błędów przez narzędzia walidacji STRUVAL i CONVAL wszystkie kraje sprawozdawcy korygują swoje dane.

Na kolejnym etapie Eurostat sprawdza spójność szeregów czasowych oraz spójność kwartalnych i rocznych danych dotyczących transportu kolejowego między zbiorami danych. Jeżeli żadna z tych kontroli danych nie wykaże problemów lub gdy państwa skorygują swoje zbiory danych lub wyjaśnią ewentualne niespójności, dane przechowuje się do celów dalszego przetwarzania i publikacji w internetowej bazie danych Eurostatu.

2.5 WSPARCIE METODOLOGICZNE DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Eurostat zapewnia krajom sprawozdawcom stałe wsparcie dotyczące wykonywania rozporządzenia (UE) 2018/643, wymaganych danych dotyczących transportu kolejowego oraz odpowiedniej metodyki ich zestawiania.

Spotkania grupy ekspertów ds. statystyki transportu kolejowego dają państwom członkowskim, państwom EFTA, krajom kandydującym oraz potencjalnym kandydatom możliwość omówienia jakości danych, problemów związanych z metodyką i nowych projektów. Wykonanie rozporządzenia stanowi również stały punkt porządku obrad na corocznych posiedzeniach grupy koordynacyjnej ds. statystyki w zakresie transportu.

Szczegółowe wytyczne dla krajów przygotowujących statystyki, dotyczące wykonania rozporządzenia, znajdują się w *podręczniku referencyjnym dotyczącym statystyki transportu*

kolejowego. Podręcznik referencyjny jest regularnie aktualizowany (zazwyczaj co roku) w celu uwzględnienia najnowszych informacji, dokumentacji lub wytycznych istotnych dla gromadzenia statystyki transportu kolejowego.

W 2019 r. Eurostat, Europejska Komisja Gospodarcza ONZ i Międzynarodowe Forum Transportu w ścisłej współpracy wspólnie opublikowały piąte wydanie *glosariusza statystyki w zakresie transportu*[7] obejmujące zaktualizowaną i ulepszoną część poświęconą transportowi kolejowemu. Celem glosariusza jest normalizacja definicji z zakresu statystyki w transporcie na szczeblu europejskim i międzynarodowym. Trzy organizacje planują gruntowną aktualizację glosariusza. Nowa wersja ma zostać opublikowana w 2025 r.

2.6 ROZPOWSZECHNIANIE DANYCH

Baza danych Eurostatu dostępna online

Eurostat udostępnia dane zebrane na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/643 za pośrednictwem swojej bazy danych online, którą można bezpłatnie przeglądać na stronie internetowej Eurostatu. Istnieje 26 tabel dotyczących transportu kolejowego regularnie aktualizowanych i uzupełnionych szczegółowymi plikami metadanych europejskich i krajowych.

Co pięć lat Eurostat aktualizuje dwa zbiory danych w celu uwzględnienia regionalnej statystyki (poziom NUTS 2) dotyczącej transportu towarów i pasażerów (załącznik IV do rozporządzenia) oraz tworzy około 28 zbiorów danych (po jednym na kraj sprawozdawcę) dotyczących ruchu w sieci kolejowej (załącznik V do rozporządzenia). Ostatnim dostępnym rokiem odniesienia dla tych statystyk jest rok 2020.

Rozpowszechniane produkty

Eurostat publikuje dwa artykuły z serii *Statistics Explained* dotyczące transportu kolejowego, które zapewniają mediom i opinii publicznej przegląd najważniejszych zmian oraz analizę danych zgromadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/643:

- *Statystyka kolejowego transportu towarów*[8]
- *Statystyka kolejowego transportu pasażerów – dane kwartalne i roczne*[9].

Artykuły te są aktualizowane co roku po zakończeniu procesu gromadzenia danych dla danego roku odniesienia.

Inne sposoby rozpowszechniania

Dane dotyczące transportu kolejowego są również rozpowszechniane za pośrednictwem wyciągów danych dostosowanych do potrzeb użytkowników w artykułach informacyjnych Eurostatu (np. *Kolejowy transport towarowy nieznacznie niższy w 2022 r.*)[10] i w innych

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (dostępna w językach angielskim, francuskim i niemieckim).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (strona dostępna jedynie w języku angielskim).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (strona dostępna jedynie w języku angielskim).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2

publikacjach Eurostatu, takich jak *Kluczowe dane liczbowe dotyczące transportu europejskiego*[11], *Kluczowe dane dotyczące Europy*[12] oraz *Rocznik regionalny Eurostatu*[13]. Dane te są również rozpowszechniane w publikacjach innych dyrekcji generalnych Komisji, w szczególności Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (np. *Mały rocznik statystyczny*[14]), oraz w publikacjach Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA). Wszystkie dane zawarte w wyciągach danych dostosowanych do potrzeb użytkowników i publikacjach są również publikowane w internetowej bazie danych Eurostatu.

Dane dotyczące transportu kolejowego uwzględnia się również w *sprawozdaniu monitorującym z postępów w realizacji celów zrównoważonego rozwoju*[15], w którym monitoruje się postępy w osiąganiu celu polityki UE, jakim jest przeniesienie ruchu z transportu drogowego towarów na transport kolejowy i żeglugę śródlądową. W sprawozdaniu tym analizuje się udział kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów w tonokilometrach pod względem rozwoju krótkoterminowego i długoterminowego. Innym głównym wskaźnikiem w tej publikacji jest krótko- i długoterminowe zmiany w udziale autobusów i pociągów w śródlądowym transporcie pasażerów.

3. DALSZY ROZWÓJ STATYSTYKI TRANSPORTU KOLEJOWEGO

W komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu zaprezentowano zbiór strategii politycznych, które przyniosą głęboką transformację we wszystkich sektorach gospodarki, w tym w sektorze transportu. Statystyki dotyczące kolejowego transportu towarów i pasażerów mogą stanowić pomoc w określaniu i monitorowaniu celów w zakresie polityki poprzez dostarczanie danych na temat wolumenu przewożonych towarów, liczby pasażerów, liczby przejechanych kilometrów oraz sprzętu i infrastruktury. Informacje te gromadzi się głównie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/643, a częściowo w ramach dobrowolnego gromadzenia danych – *wspólnego kwestionariusza Eurostatu/ITF/EKG ONZ dotyczącego statystyk transportu śródlądowego*.

W niektórych państwach poufność danych ogranicza możliwość publikowania wszystkich danych gromadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/643 i niektórych zagregowanych unijnych danych. Eurostat i państwa członkowskie stale analizują sposób zmniejszenia ograniczeń wynikających z poufności danych.

Aby zwiększyć zakres statystyk transportu kolejowego Eurostat zawarł porozumienie administracyjne z Agencją Kolejową Unii Europejskiej, aby otrzymywać i publikować dane dotyczące:

- długości linii i torów wyposażonych w europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS);

[11] https://doi.org/10.2785/4866 (tylko w języku angielskim).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (w językach angielskim, francuskim i niemieckim).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (w językach angielskim, francuskim i niemieckim).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (tylko w języku angielskim).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (tylko w języku angielskim).

- liczby stacji kolejowych wyposażonych w udogodnienia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dane dotyczące linii wyposażonych w ERTMS są publikowane corocznie od trzeciego kwartału 2020 r. Pozostałe wyżej wymienione dane zostaną opublikowane po ich udostępnieniu przez ERA.

Od 2022 r. ERA i Eurostat również koordynują swoje działania na rzecz pozyskiwania bardziej zharmonizowanych i spójnych danych dotyczących infrastruktury kolejowej i sprzętu transportowego. Jednym z głównych zadań było porównanie danych georeferencyjnych dotyczących odcinków linii kolejowych dostarczonych w ramach rejestru infrastruktury ERA (RINF) z danymi dotyczącymi segmentów sieci przesłanymi na podstawie załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/643. Umożliwiło to identyfikację i uzasadnienie różnic w zakresie między tymi dwoma zestawami statystyk oraz opublikowanie pierwszych map przepływów ruchu w podziale na segmenty sieci kolejowej w 2023 r. dla roku odniesienia 2020. Dzięki współpracy z ERA gromadzenie danych na podstawie załącznika V za rok odniesienia 2025 będzie ułatwione przez wykorzystanie informacji z RINF (np. nazw stacji i linii kolejowych oraz cech charakterystycznych segmentów sieci zarejestrowanych w RINF według odcinków linii).

Eurostat opracował tabelę odległości w transporcie kolejowym, która ma pomóc w obliczaniu wskaźników podziału zadań przewozowych według kategorii odległości bez nakładania na kraje sprawozdawców dodatkowych obciążeń. Tabela odległości w transporcie kolejowym opiera się na klasyfikacji regionów na poziomie NUTS 2, a zatem odpowiada gromadzonym danym regionalnym dotyczącym transportu kolejowego przewidzianym w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/643. Dalszy rozwój tabeli odległości zależy od poprawy sieci geograficznych. Jej stosowanie będzie jednak zależało głównie od dostępności i jakości danych dotyczących kolei przekazywanych na poziomie regionalnym (np. ograniczenie przekazywanych przez kraje danych odnoszących się do nieznanych regionów).

Zasięg geograficzny statystyk transportu kolejowego mógłby zostać zwiększony w wyniku przyszłych rozszerzeń UE. Eurostat wspiera kraje kandydujące i potencjalne kraje kandydujące w dostosowaniu się do wymogów rozporządzenia (UE) 2018/643 – omawiane są kwestie dotyczące metodyki, jakości danych i przyszłych postępów.

Jak wynika z kwestionariusza przesłanego członkom grupy ekspertów ds. statystyki transportu kolejowego w czerwcu 2024 r., państwa członkowskie nie widzą obecnie potrzeby wprowadzania zmian lub ulepszeń w rozporządzeniu (UE) 2018/643. Obciążenia dla respondentów zostaną zatem utrzymane na obecnym poziomie. Nowe potrzeby w zakresie danych mogą jednak powstać w wyniku nowych krajowych, europejskich i międzynarodowych inicjatyw politycznych dotyczących zrównoważonego rozwoju i transformacji systemów transportu. Zidentyfikowane potrzeby będą oceniane i omawiane w odpowiednim czasie w ramach grupy ekspertów ds. statystyki transportu kolejowego.

4. WNIOSKI

Zdobyte doświadczenia i uzyskane wyniki dotyczące wykonywania rozporządzenia (UE) 2018/643 w sprawie statystyki transportu kolejowego pozostają pozytywne. Państwa

członkowskie wypełniają obowiązki w zakresie przekazywania danych, a zasoby przydzielane na szczeblu zarówno krajowym, jak i Komisji umożliwiają uzyskiwanie wysokiej jakości wyników. Komisja wspiera państwa członkowskie w wykonywaniu rozporządzenia i zachęca kraje kandydujące i potencjalne kraje kandydujące do pozyskiwania danych dotyczących transportu kolejowego od krajowych zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych lub ich krajowych ministerstw transportu oraz do ich zestawiania. Komisja zmodernizowała system informatyczny służący do walidacji i przetwarzania danych dotyczących transportu kolejowego i ułatwiła pracę krajowym organom statystycznym. Grupa ekspertów Komisji ds. statystyki transportu kolejowego pozostaje organem, w którym aktywnie omawia się wykonywanie rozporządzenia i jego ewentualne ulepszenia.

Rozporządzenie (UE) 2018/643 jest nadal wydajnym i skutecznym narzędziem tworzenia wiarygodnych i porównywalnych statystyk transportu kolejowego na szczeblu zarówno unijnym, jak i krajowym. Tworzone statystyki są rozpowszechniane za pośrednictwem internetowej bazy danych Eurostatu, artykułów statystycznych, artykułów informacyjnych i wyciągów danych dostosowanych do potrzeb. Statystyka transportu kolejowego zapewnia wartościowe informacje dla decydentów, przemysłu kolejowego i organizacji krajowych, a także na potrzeby opracowywania i oceny polityk UE mających na celu promowanie zrównoważonego, czystego i bezpiecznego transportu.