EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 24.3.2025.
COM(2025) 116 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek īstenota Regula (ES) 2018/643 par dzelzceļa transporta statistiku

1. IEVADS

1.1. ZIŅOJUMA MĒRĶIS

Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 18. aprīļa Regulas (ES) 2018/643 par dzelzceļa transporta statistiku[1] 9. pantā ir noteikts, ka pēc apspriešanās ar Eiropas Statistikas sistēmas komiteju Komisijai līdz 2020. gada 31. decembrim un pēc tam ik pēc četriem gadiem jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par minētās regulas īstenošanu un par nākotnē iespējamām norisēm. Šis ir otrais ziņojums, ko iesniedz, pamatojoties uz šo prasību[2].

Šā ziņojuma pirmajā iedaļā ir izklāstīts regulas apraksts, politiskais konteksts, datu izmantošana un tvērums. Otrajā iedaļā aprakstīts, kā dalībvalstis un Komisija (*Eurostat*) īsteno šo regulu, dalībvalstu slogs un izmaksas saistībā ar datu vākšanu, metodikas un datu kvalitātes jautājumi, kā arī dažādie veidi, kā publicēt dzelzceļa transporta statistiku. Pēdējās divās iedaļās ir aplūkotas iespējamās turpmākās norises dzelzceļa transporta statistikas jomā un sniegti ziņojuma galvenie secinājumi.

1.2. TIESISKĀ REGULĒJUMA APRAKSTS

Regulas (EK) Nr. 91/2003 mērķis bija sniegt Komisijai, citām ES iestādēm, valstu valdībām un plašai sabiedrībai salīdzināmus, ticamus, saskaņotus, regulārus un visaptverošus statistikas datus par dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumiem.

Ar Regulu (ES) 2016/2032 2016. gadā ieviesto grozījumu mērķis bija atjaunināt un vienkāršot sākotnējo tiesību aktu (un tādējādi samazināt slogu dalībvalstīm). To mērķis bija arī optimizēt spēkā esošo tiesisko regulējumu attiecībā uz Eiropas statistiku par dzelzceļa transportu un saskaņot to ar Lisabonas līgumu.

1.3. POLITISKAIS KONTEKSTS UN DATU IZMANTOŠANA

Lai izstrādātu kopēju transporta politiku, ir nepieciešamas padziļinātas zināšanas par dzelzceļa transporta apmēru un attīstības pakāpi.

Eiropas zaļais kurss[3] ir izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir padarīt ES ekonomiku ilgtspējīgu, klimata un vides problēmas visās rīcībpolitikas jomās vēršot par izdevībām un padarot pārkārtošanos taisnīgu un pilnīgi iekļaujošu. 2022. gadā transporta nozare (tostarp starptautiskās kuģniecības bunkuri) radīja aptuveni 28,9 % no ES siltumnīcefekta gāzu emisijām. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam ir jāsamazina par 90 %. Dzelzceļa kravu pārvadājumi ir ilgtspējīgs ekonomikas loģistikas pamats, un dzelzceļa transports būtiski veicina klimata mērķu sasniegšanu, vienlaikus nodrošinot ekonomikas izaugsmi un transporta nozares izaugsmi.

Komisija 2020. gada decembrī iesniedza arī "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju — Eiropas transporta virzība uz nākotni"[4], kurā izklāstīti plānotie pasākumi, lai pārveidotu ES

[1] OV L 112, 2.5.2018., 1. lpp. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.
[2] Pirmais ziņojums tika pieņemts 2020. gada 18. decembrī (COM(2020) 838 final).
[3] COM(2019) 640 final.
[4] COM(2020) 789 final.

transporta sistēmu atbilstoši Eiropas zaļā kursa mērķiem. Mobilitātes stratēģija ir vērsta uz ilgtspējīgu, pieejamu, iekļaujošu, gudru, noturīgu, elastīgu un konkurētspējīgu mobilitāti, un tā paredz transporta nozares fundamentālu pārveidi. Viena no mobilitātes stratēģijas pieejām paredz palielināt tādu transporta veidu izmantošanu, kas rada mazāku piesārņojumu, un ievērojamu daļu no pašreizējiem iekšzemes kravu pārvadājumiem pa autoceļiem (75 %) novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem. Viena no Komisijas 2024.–2029. gada prioritātēm transporta jomā ir nākt klajā ar plānu vērienīgam Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklam, kas palīdzētu savienot ES galvaspilsētas, tostarp izmantojot nakts vilcienus, un paātrinātu dzelzceļa kravu pārvadājumus.

Pēdējo 25 gadu laikā Komisija ir aktīvi rosinājusi pārstrukturēt Eiropas dzelzceļa transporta nozari ar mērķi nostiprināt dzelzceļa pozīcijas salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. Komisijas centieni ir koncentrēti uz trim galvenajiem mērķiem, kas visi ir būtiski spēcīgas un konkurētspējīgas dzelzceļa transporta nozares attīstībai:

- atvērt dzelzceļa transporta tirgu konkurencei;
- palielināt valstu tīklu sadarbspēju un drošību;
- attīstīt dzelzceļa transporta infrastruktūru.

Saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643 savāktajiem datiem ir liela nozīme ES lēmumu pieņemšanā un ES politikas izstrādē un uzraudzībā. Datu vākšanas rezultātiem ir izšķiroša nozīme ES dzelzceļa tirgus uzraudzībā, un tos regulāri izmanto par atsauci Komisijas paziņojumos, dienestu darba dokumentos un ietekmes novērtējumos. Padziļinātas zināšanas par tirgu palīdz uzlabot nozares uzņēmumu konkurētspēju. Saskaņā ar regulu tiek sagatavoti statistikas dati, kurus var arī izmantot, lai novērtētu potenciālu kravu pārvadājumu novirzīšanai no autotransporta uz dzelzceļa transportu.

Turklāt dalībvalstis ir norādījušas, ka dati, kas savākti saskaņā ar regulu, ir vajadzīgi valsts līmenī, lai:

- novērotu dzelzceļa transporta darbības attīstību, veicot īstermiņa uzraudzību (izmantojot ceturkšņa datus) un ilgtermiņa uzraudzību (izmantojot gada datus);
- veiktu valsts tendenču analīzi un salīdzinājumus ar citām valstīm;
- uzraudzītu, kā mainās dzelzceļa īpatsvars kopējā Eiropas transportā salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem (transporta veidu sadalījums).

Šajā sakarā dalībvalstis ir norādījušas, ka datus izmanto:

- valsts iestādes;
- augstskolas, pētniecības iestādes un modelētāji;
- ekonomikas iestādes;
- pati dzelzceļa nozare analīzei un plānošanai;
- starptautiskas organizācijas, piemēram, Starptautiskais Transporta forums un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija;
- politikas veidotāji valstu līmenī plānošanai, mērķrādītāju uzraudzībai un lēmumu pieņemšanai.

1.4. DALĪBVALSTU UN CITU VALSTU TVĒRUMS

Regula (ES) 2018/643 ir tieši un pilnībā piemērojama visām dalībvalstīm, kurām ir jāsniedz regulā noteiktie dati. Tikai Maltai un Kiprai, kurām nav dzelzceļa infrastruktūras un tādējādi dzelzceļa transporta darbības, nav pienākuma īstenot regulu.

Datus par dzelzceļa transportu sniedz arī trīs Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) valstis – Norvēģija, Šveice un Lihtenšteina. Piecas kandidātvalstis (Bosnija un Hercegovina, Melnkalne, Ziemeļmaķedonija, Serbija un Turcija) datus sniedz brīvprātīgi. 2024. gada jūnijā Ukraina pirmo reizi nosūtīja vienu datu kopu par kopējiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem un kopējiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem par 2021. pārskata gadu. Albānija, Gruzija, Kosova* un Moldova pašlaik izvērtē datu pieejamību un to, kā tās vislabāk izpildīs Regulas (ES) 2018/643 prasības.

Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/643 6. pantu valstis nosūta *Eurostat*:

(i) detalizētu ikgadēju statistiku par kravu un pasažieru pārvadājumiem;

(ii) ceturkšņa statistiku par kravu un pasažieru pārvadājumiem;

(iii) reģionālu statistiku par kravu un pasažieru pārvadājumiem *NUTS*[5] 2. līmenī (reizi piecos gados par viena gada pārskata periodu);

(iv) statistiku par satiksmes plūsmām pa dzelzceļa tīklu (reizi piecos gados par viena gada pārskata periodu);

(v) mazāk detalizētu ikgadēju statistiku par tādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kravu un pasažieru pārvadājumu darbību, kuru kopējais kravu pārvadājumu apjoms ir mazāks par 200 miljoniem tonnkilometru un mazāks par 500 000 tonnām, un tādu uzņēmumu, kuru kopējais pasažieru pārvadājumu apjoms ir mazāks par 100 miljoniem pasažierkilometru.

2. REGULAS ĪSTENOŠANAS UZRAUDZĪBA

2.1. JURIDISKO SAISTĪBU IEVĒROŠANA

Regulā (ES) 2018/643 noteiktie pienākumi attiecībā uz datu sniegšanu tiek lielā mērā izpildīti, un visas dalībvalstis noteiktajā termiņā regulāri iesniedz pieprasītās datu kopas. Dažkārt īsi kavējumi var rasties sakarā ar izmaiņām valsts līmenī (piemēram, IT izmaiņas vai izmaiņas dzelzceļa tirgū). Tomēr šie kavējumi nekad nav ietekmējuši dzelzceļa transporta statistikas sagatavošanu. Valstis ievēro apstiprināto metodiku, nodrošinot, ka tiek sagatavoti augstas kvalitātes un uzticami statistikas dati par dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumiem Eiropā.

Lai novērstu tiešu vai netiešu informācijas izpaušanu par atsevišķiem dzelzceļa uzņēmumiem, vairākas dalībvalstis norāda, ka to nosūtītie dzelzceļa dati ir konfidenciāli. Jaunākajās datu vākšanās Beļģijas, Francijas, Ungārijas, Polijas un Nīderlandes nosūtītie ikgadējie detalizētie dati par dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem tika uzskatīti par konfidenciāliem vai daļēji konfidenciāliem, savukārt attiecībā uz Beļģiju, Poliju un Zviedriju ikgadējie detalizētie dati par dzelzceļa kravu pārvadājumiem tika pilnībā vai daļēji paziņoti kā konfidenciāli. Piecu

* Šāds apzīmējums neskar nostāju par statusu, un tas atbilst ANO DP rezolūcijai 1244/1999 un Starptautiskās Tiesas atzinumam par Kosovas neatkarības deklarāciju.

[5] Eiropas Parlamenta un padomes Regula (EK) Nr. 1059/2003 (2003. gada 26. maijs) par kopējas statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas (*NUTS*) izveidi: http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

gadu reģionālo (*NUTS* 2. līmeņa) datu vākšanā novērots augstāks konfidencialitātes līmenis. Konfidenciālu datu gadījumā *Eurostat* piemēro noteikumus un pasākumus, lai nepieļautu to izpaušanu.

2.2. DALĪBVALSTĪS IZMANTOTĀS DATU VĀKŠANAS METODES

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vāc datus, izmantojot katras valsts pieņemtās metodes, un nosūta tos valsts iestādēm, kas ir atbildīgas par datu apstrādi. *Eurostat* Dzelzceļa transporta statistikas atsauces rokasgrāmatā[6] (*Reference Manual on Rail transport statistics*) ir nodaļa, kas veltīta valstu metodikai, kā arī apakšnodaļa par datu apkopošanu un kvalitātes pārvaldību.

Eurostat 2021. gada pētījumā par ārvalstu uzņēmumiem, kas darbojas iekšzemes dzelzceļa tīklos, tika konstatēts, ka dažas valstis saskaras ar grūtībām iegūt datus no šiem uzņēmumiem, jo tiem nevar uzlikt ziņošanas pienākumu. Pētījumā tika ieteikti konkrēti pasākumi šo šķēršļu pārvarēšanai.

2.3. DALĪBVALSTU ADMINISTRATĪVAIS SLOGS UN IZMAKSAS

Regula (ES) 2018/643 ir izstrādāta tā, lai līdz minimumam ierobežotu slogu dalībvalstīm. Lielākajai daļai dalībvalstu nav jāveic papildu pasākumi, jo to esošie procesi ir piemēroti, lai izpildītu regulas prasības par datu vākšanu.

Saskaņā ar valstu metadatu informāciju, kas papildina dzelzceļa transporta datus, lielākā daļa ziņotājvalstu uzskata, ka ar datu sniegšanu saistītā darba slodze ir pieņemama. Lielākajā daļā ziņotājvalstu datu sniegšanas slogs galvenokārt gulstas uz dzelzceļa uzņēmumiem vai operatoriem, un tas ir minimāls. Respondenti var nosūtīt prasītos datus, izmantojot datu saskarni vai e-pastu. Ar respondentiem sazinās tikai tad, ja valstu statistikas iestādes nevar novērst ticamības kļūdas. Valstis, kas spēj skaitliski izteikt dzelzceļa datu vākšanas izmaksas un slogu, ziņo par būtiskām atšķirībām. Šīs izmaksu un sloga atšķirības ir atkarīgas no uzņēmumu skaita un savākto datu apjoma, kas dažādās valstīs atšķiras, kā arī no valstu datu apkopošanas sistēmām. Dažos gadījumos to dzelzceļa uzņēmumu skaits, kuri sniedza atbildes, kopš regulas stāšanās spēkā ir palielinājies, attiecīgi ietekmējot saistītās izmaksas un slogu. Tomēr regulā ir noteiktas robežvērtības attiecībā uz transporta darbības apjomu, lai ierobežotu ziņošanas slogu, vienlaikus saglabājot statistikas kvalitāti. Tomēr valstis uzskata, ka dzelzceļa transporta dati ir ļoti vērtīgi un iegūtā statistika atsver slogu un izmaksas respondentiem un statistikas iestādēm.

Administratīvā sloga samazināšana un vienkāršošana

Administratīvā sloga samazināšana ir viens no Komisijas pašreizējiem mērķiem. *Eurostat* sadarbībā ar valstu statistikas iestādēm īsteno konkrētas darbības, lai valstīm mazinātu datu vākšanas un ziņošanas slogu. Tās ir šādas.

1. Rīku, piemēram, *Eurostat* ģeoskatītāja, izstrāde, lai atvieglotu reģionālo datu paziņošanu *NUTS* 2. līmenī. *Eurostat* ģeoskatītājam ir meklēšanas funkcija, kas atvieglo *NUTS* kodu meklēšanu. Ziņotājvalstis var ierakstīt dzelzceļa stacijas vai izbraukšanas/ierašanās punkta

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (pieejama tikai angļu valodā).

nosaukumu, un ģeoskatītājs norāda attiecīgo *NUTS* kodu. *Eurostat* var arī sagatavot visu dzelzceļa staciju sarakstu ar attiecīgajiem *NUTS* kodiem.

2. Jaunizstrādāti validēšanas rīki, kas ļauj ziņotājvalstīm validēt savus datus pirms to oficiālas nosūtīšanas *Eurostat* (iepriekšēja validēšana) un saņemt atgriezenisko saiti par kļūdām attiecībā uz katru konkrēto datu kopu.

3. Regulāras dalībvalstu, EBTA valstu, kandidātvalstu un potenciālo kandidātvalstu ekspertu sanāksmes Komisijas Dzelzceļa transporta statistikas ekspertu grupā, lai apmainītos ar labo praksi dzelzceļa transporta statistikas datu vākšanā un apstrādē.

Apspriešanās ar dalībvalstīm 2024. gada jūnijā liecināja, ka Regulā (ES) 2018/643 noteiktais regulējums ir pietiekams, lai apmierinātu lietotāju vajadzības, neradot pārmērīgu slogu respondentiem.

2.4. SAŅEMTO DATU VALIDĒŠANA UN KVALITĀTES PĀRBAUDES

Par datu vākšanu un nosūtīšanu ir atbildīgas dalībvalstis, bet *Eurostat* veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu augstas kvalitātes statistiku un atklātu jebkādas kļūdas vai ticamības trūkumu saņemtajos datos. Kopš 2023. gada *Eurostat* ir ieviesis sarežģītu IT sistēmu datu pārvaldībai ar diviem uzlabotiem komponentiem: jauniem datu validēšanas rīkiem un jaudīgu programmatūru (statistiskās analīzes sistēmas — SAS) dzelzceļa transporta datu apstrādei, kvalitātes pārbaudei un publicēšanai.

Ziņotājvalstis nosūta datu kopas *Eurostat*, izmantojot *EDAMIS* portālu un struktūru, kas ir saderīga ar *SDMX* (statistikas datu un metadatu apmaiņa) standartu. Pēc tam saņemtajām datu kopām tiek piemērots uzticams divu posmu validēšanas process.

- Pirmkārt, *STRUVAL* (*STRUctural VALidation*) rīks validē katru datu kopu attiecībā uz formātu, obligāto lauku pilnīgumu, struktūras un izmantoto kodu pareizību.
- Otrkārt, *CONVAL* (*CONtent VALidation*) rīks validē katras datu kopas saturu, pamatojoties uz iepriekš definētiem noteikumiem un robežvērtībām. Ziņotājvalstis par katru nosūtīto datu kopu saņem detalizētu validēšanas ziņojumu; tas ļauj viegli labot kļūdas. *Eurostat* pastāvīgi atjaunina piemērojamos validēšanas noteikumus, lai apmierinātu mainīgās vajadzības un nodrošinātu augstas kvalitātes statistikas sagatavošanu.

Kopumā nosūtīto datu kvalitāte ir ļoti laba. Tomēr visas ziņotājvalstis pārskata savus datus, ja *STRUVAL* un *CONVAL* validēšanas rīki atklāj kļūdas.

Nākamajā posmā *Eurostat* pārbauda laikrindu konsekvenci un datu kopu savstarpējo konsekvenci attiecībā uz ceturkšņa un gada datiem par dzelzceļa transportu. Ja nevienā no šīm datu pārbaudēm netiek konstatētas problēmas vai tad, kad valstis ir pārskatījušas savas datu kopas vai izskaidrojušas neatbilstības, datus glabā turpmākai apstrādei un publicēšanai *Eurostat* tiešsaistes datubāzē.

2.5. METODIKAS ATBALSTS DALĪBVALSTĪM

Eurostat sniedz ziņotājvalstīm pastāvīgu atbalstu Regulas (ES) 2018/643 īstenošanas, pieprasīto dzelzceļa transporta datu un to apkopošanai nepieciešamās attiecīgās metodikas sakarā.

Dzelzceļa transporta statistikas ekspertu grupas sanāksmes dod dalībvalstīm, EBTA valstīm, kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm iespēju apspriest datu kvalitāti, metodikas jautājumus un jaunus projektus. Regulas īstenošana ir arī jautājums, kuru regulāri iekļauj Transporta statistikas koordinācijas grupas ikgadējo sanāksmju darba kārtībā.

Dzelzceļa transporta statistikas atsauces rokasgrāmata sniedz ziņotājvalstīm detalizētus norādījumus par regulas īstenošanu. Atsauces rokasgrāmatu regulāri (parasti reizi gadā) atjaunina, lai iekļautu jaunāko informāciju, dokumentāciju un pamatnostādnes, kas attiecas uz dzelzceļa transporta statistikas vākšanu.

Eurostat 2019. gadā ciešā sadarbībā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisiju un Starptautisko Transporta forumu kopīgi publicēja Transporta statistikas glosāriju[7] (*Glossary for transport statistics*) piekto izdevumu, kurā iekļauta atjaunināta un uzlabota iedaļa par dzelzceļa transportu. Glosārija mērķis ir standartizēt transporta statistikas definīcijas Eiropas un starptautiskā līmenī. Šīs trīs organizācijas plāno būtiski atjaunināt glosāriju. Jaunu versiju paredzēts publicēt 2025. gadā.

2.6. DATU IZPLATĪŠANA

Eurostat tiešsaistes datubāze

Eurostat publicē datus, kas savākti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643, izmantojot savu tiešsaistes datubāzi, kas ir brīvi pieejama *Eurostat* tīmekļa vietnē. Ir izveidotas 26 tabulas par dzelzceļa transportu; tās tiek regulāri atjauninātas un papildinātas ar detalizētām Eiropas un valstu metadatu datnēm.

Reizi piecos gados *Eurostat* atjaunina divas datu kopas ar reģionālo statistiku (*NUTS* 2. līmenis) par kravu un pasažieru pārvadājumiem (regulas IV pielikums) un izveido aptuveni 28 datu kopas (pa vienai katrai ziņotājvalstij) par satiksmes plūsmām dzelzceļa tīklā (regulas V pielikums). Jaunākais atsauces gads, kas pieejams šai statistikai, ir 2020. gads.

Izplatītie materiāli

Eurostat sagatavo divus *Statistics Explained* rakstus par dzelzceļa transportu, kas sniedz plašsaziņas līdzekļiem un sabiedrībai pārskatu par svarīgākajām norisēm un analīzi par datiem, kuri savākti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643:

- *Railway freight transport statistics*[8]
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data*[9].

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (pieejams angļu, franču un vācu valodā).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (pieejams tikai angļu valodā).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (pieejams tikai angļu valodā).

Šie raksti tiek atjaunināti katru gadu, tiklīdz ir pabeigta datu vākšana par attiecīgo pārskata gadu.

Citi izplatīšanas līdzekļi

Dati par dzelzceļa transportu tiek izplatīti arī lietotāju vajadzībām pielāgotu datu izguves veidā *Eurostat* ziņu rakstos (piemēram, *Rail freight transport slightly down in 2022*[10]) un citās *Eurostat* publikācijās, piemēram, *Key figures on European transport*[11], *Key figures on Europe*[12] un *Eurostat regional yearbook*[13] Dati tiek izplatīti arī citu Komisijas ģenerāldirektorātu publikācijās, jo īpaši Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta publikācijās (piemēram, *Statistical pocketbook*)[14], un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (*ERA*) publikācijās. Visi dati, kas iekļauti lietotāju vajadzībām pielāgotu datu izguvēs un publikācijās, tiek publicēti arī *Eurostat* tiešsaistes datubāzē.

Dzelzceļa transporta dati ir iekļauti arī *Sustainable Development Monitoring Report*[15], kurā tiek uzraudzīts progress saistībā ar ES politikas mērķi novirzīt kravu pārvadājumus no autoceļiem uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem. Minētajā ziņojumā ir analizēts dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu īpatsvars iekšzemes kravu pārvadājumos tonnkilometros, ņemot vērā īstermiņa attīstību un ilgtermiņa attīstību. Vēl viens svarīgs rādītājs šajā publikācijā ir autobusu un vilcienu pārvadājumu īpatsvara īstermiņa un ilgtermiņa attīstība attiecībā pret iekšzemes pasažieru pārvadājumiem.

3. DZELZCEĻA TRANSPORTA STATISTIKAS TURPMĀKA PILNVEIDOŠANA

Eiropas zaļā kursa ietvaros ir iesniegts pārveidojošu politikas virzienu kopums visās ekonomikas nozarēs, tostarp transporta nozarē. Dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu statistika var palīdzēt noteikt un uzraudzīt politikas mērķus, sniedzot datus par pārvadāto kravu apjomu, pasažieru skaitu, nobrauktajiem kilometriem, aprīkojumu un infrastruktūru. Minētā informācija galvenokārt tiek vākta saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643 un daļēji ar brīvprātīgu datu vākšanu – *Eurostat*/STF/ANO EEK kopējo anketu par iekšzemes transporta statistiku (*Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics*).

Dažās valstīs datu konfidencialitāte ierobežo iespējas publicēt visus datus, kas savākti saskaņā ar Regulu (ES) 2018/643, un dažus ES agregātus. *Eurostat* un dalībvalstis pastāvīgi apspriež, vai un kā var mazināt datu konfidencialitātes radītos ierobežojumus.

Lai plašāk aptvertu dzelzceļa transporta statistiku, *Eurostat* ir parakstījis administratīvu nolīgumu ar *ERA* par šādu datu saņemšanu un publicēšanu:

- ar Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*) aprīkoto līniju un sliežu ceļu garums;

[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (pieejams tikai angļu valodā).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (pieejams angļu, franču un vācu valodā).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (pieejams angļu, franču un vācu valodā).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (pieejams tikai angļu valodā).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (pieejams tikai angļu valodā).

- to dzelzceļa staciju skaits, kurās izmantots aprīkojums, kas paredzēts personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Dati par līnijām, kas aprīkotas ar *ERTMS*, tiek publicēti katru gadu kopš 2020. gada trešā ceturkšņa. Pārējie iepriekš minētie dati tiks publicēti, kad tie būs pieejami no *ERA*.

Kopš 2022. gada *ERA* un *Eurostat* ir koordinējuši arī centienus iegūt saskaņotākus un konsekventākus datus par dzelzceļa infrastruktūru un transporta aprīkojumu. Liels uzdevums bija salīdzināt *ERA* Infrastruktūras reģistra (*RINF*) sniegtos ģeoreferencētos datus par dzelzceļa līniju posmiem ar datiem par tīkla segmentiem, kas nosūtīti saskaņā ar Regulas (ES) 2018/643 V pielikumu. Tas ļāva noteikt un pamatot atšķirības abu statistikas datu kopu tvērumā, kā arī 2023. gadā publicēt pirmās satiksmes plūsmu kartes pa dzelzceļa tīkla segmentiem par 2020. pārskata gadu. Papildus izveidotajai sadarbībai ar *ERA* datu vākšana saskaņā ar V pielikumu par 2025. pārskata gadu tiks atvieglota, izmantojot informāciju no *RINF* (piemēram, dzelzceļa staciju un līniju nosaukumi un tīkla segmentu raksturlielumi, kas reģistrēti *RINF,* pa līniju posmiem).

Eurostat ir izstrādājis dzelzceļa attāluma matricu, kas palīdzētu aprēķināt transporta veidu sadalījuma rādītājus pa attāluma klasēm, neradot papildu slogu ziņotājvalstīm. Attāluma matrica dzelzceļam ir balstīta uz reģionu klasifikāciju saskaņā ar *NUTS* 2. līmeni, tādējādi tā atbilst reģionālo datu vākšanai par dzelzceļa transportu atbilstoši Regulas (ES) 2018/643 IV pielikumam. Attāluma matricas turpmāka izstrāde ir atkarīga no ģeogrāfisko tīklu uzlabošanas. Tomēr tās piemērošana galvenokārt būs atkarīga no to dzelzceļa datu pieejamības un kvalitātes, kas paziņoti reģionālā līmenī (piemēram, valstis mazāk ziņo par nezināmiem reģioniem).

Dzelzceļa transporta statistikas ģeogrāfisko aptvērumu varētu paplašināt, ņemot vērā turpmāko ES paplašināšanos. Apspriežot metodikas jautājumus, datu kvalitāti un turpmāko progresu, *Eurostat* atbalsta kandidātvalstu un potenciālo kandidātvalstu centienus ievērot Regulu (ES) 2018/643.

Saskaņā ar Dzelzceļa transporta statistikas ekspertu grupas locekļiem 2024. gada jūnijā nosūtīto anketu dalībvalstis pašlaik nesaskata vajadzību veikt izmaiņas vai uzlabojumus Regulā (ES) 2018/643. Tas saglabās slogu respondentiem pašreizējā līmenī. Tomēr jaunas valstu, Eiropas un starptautiskās politikas iniciatīvas attiecībā uz transporta sistēmu ilgtspēju un pārveidošanu var radīt jaunas datu vajadzības. Tiklīdz minētās vajadzības būs apzinātas, tās būs savlaicīgi jāizvērtē un jāapspriež Dzelzceļa transporta statistikas ekspertu grupā.

4. SECINĀJUMI

Regulas (ES) 2018/643 par dzelzceļa transporta statistiku īstenošanas gaitā iegūtā pieredze un rezultāti joprojām ir uzskatāmi par pozitīviem. Dalībvalstis izpilda datu sniegšanas pienākumus, un resursi, kas ir piešķirti valstu un Komisijas līmenī, ļauj sasniegt kvalitatīvus rezultātus. Komisija atbalsta dalībvalstis regulas īstenošanā un mudina kandidātvalstis un potenciālās kandidātvalstis iegūt un apkopot dzelzceļa transporta datus no valstu infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa uzņēmumiem vai valstu transporta ministrijām. Komisija ir modernizējusi savu IT sistēmu dzelzceļa transporta datu validēšanai un apstrādei, atvieglojot valstu statistikas iestāžu darbu. Komisijas Dzelzceļa transporta statistikas ekspertu

grupa tāpat kā iepriekš ir tā struktūra, kurā tiek aktīvi apspriesta regulas īstenošana un iespējamie uzlabojumi.

Regula (ES) 2018/643 joprojām ir efektīvs un lietderīgs instruments uzticamas un salīdzināmas dzelzceļa transporta statistikas sagatavošanai gan ES, gan valstu līmenī. Sagatavotā statistika tiek izplatīta *Eurostat* tiešsaistes datubāzē, statistikas rakstos, ziņu rakstos un lietotāju vajadzībām pielāgotu datu izguvēs. Dzelzceļa transporta statistika ir vērtīga politikas veidotājiem, dzelzceļa nozarei un valstu organizācijām, kā arī tādu ES politikas virzienu izstrādei un novērtēšanai, kuru mērķis ir veicināt ilgtspējīgu, tīru un drošu transportu.