EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.3.24.
COM(2025) 116 final

# A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

## a vasúti közlekedés statisztikájáról szóló (EU) 2018/643 rendelet végrehajtásáról

# 1. BEVEZETÉS

## 1.1. A JELENTÉS CÉLJA

A vasúti közlekedés statisztikájáról szóló, 2018. április 18-i (EU) 2018/643 európai parlamenti és tanácsi rendelet[1] 9. cikke előírja, hogy az Európai Bizottságnak az Európai Statisztikai Rendszer Bizottságával folytatott konzultációt követően 2020. december 31-ig, majd pedig négyévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról és a jövőbeli fejleményekről. Ez a második jelentés, amely ennek a követelménynek tesz eleget[2].

E jelentés első szakasza a rendelet hátterét, szakpolitikai összefüggéseit, adathasználatát és hatályát fejti ki. A második szakasz ismerteti a rendelet tagállamok és a Bizottság (Eurostat) általi végrehajtását, a tagállami terheket és költségeket az adatgyűjtés, a módszertani és adatminőségi kérdések tekintetében, valamint a vasúti szállítási statisztikák közzétételének különböző módjait. Az utolsó két szakasz a vasúti szállítási statisztikák jövőbeli lehetséges fejlesztésével foglalkozik, és ismerteti a jelentés fő következtetéseit.

## 1.2. A JOGI KERET HÁTTERE

A 91/2003/EK rendelet célja annak biztosítása, hogy a Bizottságot, a többi uniós intézményt, a nemzeti kormányokat és a nyilvánosságot összehasonlítható, megbízható, harmonizált, rendszeres és átfogó statisztikai adatokkal lássák el a vasúti teher- és személyszállításról.

Az (EU) 2016/2032 rendelettel 2016-ban bevezetett módosításokkal frissíteni és egyszerűsíteni kívánták az eredeti jogi aktust (és ezáltal csökkenteni kívánták a tagállamokra háruló terheket). A módosítások továbbá az európai vasúti szállítási statisztika hatályos jogi keretének optimalizálására és a Lisszaboni Szerződéssel való összhangba hozására irányultak.

## 1.3. SZAKPOLITIKAI ÖSSZEFÜGGÉSEK és adathasználat

Az EU-n belüli közös közlekedéspolitika kidolgozása alapos ismereteket igényel a vasúti szállítás mértékére és alakulására vonatkozóan.

Az európai zöld megállapodás[3] az EU növekedési stratégiája, amelynek célja, hogy fenntarthatóvá tegye az Unió gazdaságát azáltal, hogy az éghajlati és környezeti kihívásokat a szakpolitikai területek mindegyikén lehetőségekké alakítja át, emellett mindenki számára méltányossá és inkluzívvá teszi az átmenetet. 2022-ben a szállítási ágazat (beleértve a nemzetközi tengeri tartályhajókat is) az uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás mintegy 28,9 %-áért felelt. A klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség 2050-ig. A vasúti árufuvarozás képezi a gerincét a gazdaság fenntartható logisztikai hálózatának, és a vasúti szállítás a gazdasági növekedéssel és a közlekedési ágazat bővülésével párhuzamosan jelentősen hozzájárul az éghajlat-politikai célok eléréséhez.

[1] HL L 112., 2018.5.2., 1. o. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj
[2] Az első jelentést 2020. december 18-án fogadták el (COM(2020) 838 final).
[3] COM(2019) 640 final.

2020 decemberében a Bizottság továbbá előterjesztette a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleményét[4], amelyben felvázolja az uniós közlekedési rendszernek az európai zöld megállapodás törekvéseivel összhangban történő átalakítása érdekében tervezett lépéseket. A mobilitási stratégia a fenntartható, megfizethető, inkluzív, intelligens, reziliens és versenyképes mobilitás jövőképét követi, és a közlekedési ágazat alapvető átalakítását teszi szükségessé. A mobilitási stratégia megközelítéseinek egyike a kevésbé szennyező szállítási módok használatának növelése, valamint a jelenleg közúton történő árufuvarozás jelentős hányadának (75 %) a vasútra és a belvízi utakra való áttelerélése. A Bizottság 2024–2029-es közlekedési prioritásai közé tartozik az európai nagysebességű vasúti hálózatra vonatkozó ambiciózus terv előterjesztése az uniós fővárosok – többek között éjszakai vonatok révén történő – összekapcsolásának elősegítése és a vasúti árufuvarozás felgyorsítása érdekében.

A Bizottság az elmúlt 25 évben aktívan szorgalmazta az európai vasúti szállítási ágazat szerkezetének átalakítását annak érdekében, hogy erősítse a vasút helyzetét más szállítási módokhoz képest. A Bizottság erőfeszítései három fő célkitűzés körül összpontosultak. Mindhárom kulcsfontosságú az erős és versenyképes vasúti szállítási ágazat létrehozásához:

- a vasúti szállítási piac megnyitása a verseny előtt;
- az országos hálózatok interoperabilitásának és biztonságának fokozása;
- a vasúti szállítási infrastruktúra fejlesztése.

Az (EU) 2018/643 rendelet alapján gyűjtött adatok fontos szerepet játszanak az uniós döntéshozatalban, valamint az uniós szakpolitikák kialakításában és nyomon követésében. Az adatgyűjtés eredményei alapvető fontosságúak az uniós vasúti piac figyelemmel kísérése szempontjából, és rendszeresen referenciaként szolgálnak a bizottsági közleményekben, a bizottsági szolgálati munkadokumentumokban és a hatásvizsgálatokban. A piac alapos ismerete segít fokozni az ágazat vállalkozásainak versenyképességét. A rendelet alapján előállított statisztikák felhasználhatók annak felmérésére is, hogy milyen lehetőségek vannak az árufuvarozást a közúti szállítástól a vasút felé terelni.

Ezenkívül a tagállamok megjegyezték, hogy a rendelet alapján gyűjtött adatok nemzeti szinten ahhoz is szükségesek, hogy:

- rövid távú (negyedéves adatokon alapuló) és hosszú távú (éves adatokon alapuló) nyomon követés révén megfigyeljék a vasúti szállítási tevékenység alakulását,
- elemezzék a nemzeti tendenciákat és összevessék azokat más országok tendenciáival,
- valamint figyelemmel kísérjék a teljes európai szállításból a vasútra jutó részesedés alakulását más szállítási módok részesedéséhez képest (azaz a modális megoszlást).

Ezzel összefüggésben a tagállamok jelezték, hogy

- nemzeti hatóságok;
- egyetemek, kutatóintézetek és modellezők;
- gazdasági intézmények;

[4] COM(2020) 789 final.

- a vasúti ágazati szereplők elemzésre és tervezésre;
- nemzetközi szervezetek, például a Nemzetközi Közlekedési Fórum és az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága,
- a nemzeti szintű politikai döntéshozók pedig tervezésre, a célok figyelemmel kísérésére és döntéshozatalra használják fel az adatokat.

### 1.4. A TAGÁLLAMOKRA ÉS MÁS ORSZÁGOKRA KITERJEDŐ HATÁLY

Az (EU) 2018/643 rendelet közvetlenül és teljes mértékben alkalmazandó valamennyi tagállamra, amelyeknek az abban meghatározott adatokat rendelkezésre kell bocsátaniuk. A rendelet végrehajtására csak Málta és Ciprus nem köteles, amelyek nem rendelkeznek vasúti infrastruktúrával, és ezért nem folytatnak vasúti szállítási tevékenységet.

Az Európai Szabadkereskedelmi Térség három országa, Norvégia, Svájc és Liechtenstein is szolgáltat vasúti szállításra vonatkozó adatokat. Öt tagjelölt ország (Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Észak-Macedónia, Szerbia és Törökország) önkéntes alapon szolgáltat adatokat. Ukrajna első alkalommal 2024 júniusában küldött meg egy, a vasúti áru- és személyszállítás egészére kiterjedő adatkészletet a 2021-es referenciaévre vonatkozóan. Albánia, Grúzia, Koszovó* és Moldova jelenleg értékeli az adatok rendelkezésre állását, valamint azt, miként teljesíthetik a legmegfelelőbben az (EU) 2018/643 rendelet követelményeit.

Az említett országok az (EU) 2018/643 rendelet 6. cikkének megfelelően a következő adatokat küldik meg az Eurostatnak:

i. áru- és személyszállításra vonatkozó éves, részletes statisztikai adatok,
ii. áru- és személyszállításra vonatkozó negyedéves statisztikai adatok,
iii. áru- és személyszállításra vonatkozó regionális statisztikai adatok NUTS[5] 2. szinten (ötévente, egyéves referencia-időszakra vonatkozóan),
iv. a vasúthálózat forgalmi áramlására vonatkozó statisztikai adatok (ötévente, egyéves referencia-időszakra vonatkozóan),
v. áru- és személyszállításra vonatkozó, kevésbé részletes éves statisztikai adatok olyan vasúti vállalkozások esetében, amelyek teljes árufuvarozásának volumene kevesebb, mint 200 millió tonna-kilométer és kevesebb, mint 500 000 tonna, valamint olyan vállalkozások esetében, amelyek teljes személyszállításának volumene kevesebb, mint 100 millió utaskilométer.

## 2. A RENDELET VÉGREHAJTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE

### 2.1. A JOGI KÖTELEZETTSÉGEK TELJESÍTÉSE

Magas szintű a megfelelés az (EU) 2018/643 rendeletben az adatszolgáltatásra vonatkozóan meghatározott kötelezettségek tekintetében, mivel az összes tagállam rendszeresen megküldi a kért adatkészleteket. Néha előfordulnak kisebb késedelmek nemzeti szinten végrehajtott (például informatikai vagy a vasúti piacot érintő) változtatások miatt. Ezek a késedelmek

* Ez a megnevezés nem érinti a státusszal kapcsolatos álláspontokat, továbbá összhangban van az 1244 (1999) ENSZ BT-határozattal és a Nemzetközi Bíróságnak a koszovói függetlenségi nyilatkozatról szóló véleményével.

[5] Az Európai Parlament és a Tanács 1059/2003/EK Rendelete (2003. május 26.) a statisztikai célú területi egységek nómenklatúrájának (NUTS) létrehozásáról http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj

azonban eddig egy esetben sem befolyásolták a vasúti szállítási statisztikák előállítását. Az országok az elfogadott módszert alkalmazzák, ezzel biztosítva az európai vasúti áru- és személyszállításra vonatkozó, magas színvonalú és megbízható statisztikákat állítanak elő.

Az egyes vasúttársaságokra vonatkozó információk közvetlen vagy közvetett közzétételének megakadályozása érdekében több tagállam bizalmasnak minősíti az általuk küldött vasúti adatokat. A legutóbbi adatgyűjtések során a Belgium, Franciaország, Magyarország, Lengyelország és Hollandia által továbbított, vasúti személyszállításra vonatkozó részletes éves adatokat bizalmasan vagy részben bizalmasan kezelték, Belgium, Lengyelország és Svédország pedig részben vagy egészben bizalmasként jelentette a vasúti árufuvarozási adatokra vonatkozó részletes éves adatokat. Az ötéves regionális (NUTS 2. szintű) adatgyűjtés során magasabb bizalmas kezelési arány figyelhető meg. Bizalmas adatok esetében az Eurostat szabályokat és intézkedéseket alkalmaz azok nyilvánosságra hozatalának megakadályozására.

## 2.2. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL ALKALMAZOTT ADATGYŰJTÉSI MÓDSZEREK

A vasúti vállalkozások az egyes országok által elfogadott módszerek szerint gyűjtenek adatokat, és továbbítják azokat az adatfeldolgozásért felelős nemzeti hatóságoknak. Az Eurostat *vasúti szállítási statisztikára vonatkozó útmutató kézikönyvének*[6] egyik fejezete kifejezetten a nemzeti módszerekkel foglalkozik, külön alfejezetet szentelve az adatok összeállításának és a minőségirányításnak.

Egy, a belföldi vasúthálózatokon működő külföldi vállalkozásokról szóló 2021. évi Eurostat-tanulmány megállapította, hogy egyes országok számára nehézséget jelent az e vállalkozásoktól való adatgyűjtés, mivel nem írható elő számukra adatszolgáltatási kötelezettség. A tanulmány bizonyos intézkedéseket javasolt ezen akadályok leküzdésére.

## 2.3. ADMINISZTRATÍV TEHER és a TAGÁLLAMOKAT terhelő költségek

Az (EU) 2018/643 rendelet megalkotásakor törekedtek arra, hogy a tagállamokra háruló terhek a lehető legkisebb legyenek. A legtöbb tagállamnak nem kell további intézkedéseket hoznia, mivel meglévő eljárásaik kellően fejlettek a rendelet adatgyűjtési követelményeinek teljesítéséhez.

A vasúti szállítási adatokat kiegészítő nemzeti metaadatokban szereplő információk alapján az adatszolgáltató országok túlnyomó többsége elfogadhatónak tartja az adatszolgáltatással járó munkaterhelést. A legtöbb adatszolgáltató országban a válaszadói teher főként a vasúti társaságokra vagy az üzemeltetőkre hárul, és minimális szinten marad. A válaszadók adatinterfészen vagy e-mailben továbbíthatják a kért adatokat. A válaszadókkal csak akkor veszik fel a kapcsolatot, ha a hitelességi hibákat a nemzeti statisztikai hivatalok nem tudják megoldani. Azok az országok, amelyek képesek számszerűsíteni a vasúti szállításra vonatkozó adatok gyűjtésével járó költségeket és terheket, jelentősen eltérő adatokról számolnak be. Ezek a költség- és teherkülönbségek a társaságok számától és az összegyűjtött adatok országonként eltérő mennyiségétől, valamint a nemzeti adatgyűjtési rendszerektől függnek. Egyes esetekben a rendelet hatálybalépése óta nőtt a válaszadó vasúttársaságok száma, ami

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (csak angol nyelven hozzáférhető).

ennek megfelelően befolyásolta a kapcsolódó költségeket és terheket. A rendelet azonban küszöbértékeket állapított meg a szállítási tevékenység nagyságrendjére vonatkozóan, hogy a statisztikák minőségének fenntartása mellett korlátozza az adatszolgáltatási terhet. Mindazonáltal az országok úgy vélik, hogy a vasúti szállítási adatok jelentős értéket képviselnek, és az ebből származó statisztikák előnyei meghaladják a válaszadók és a statisztikai hivatalok terheit és költségeit.

Az adminisztratív terhek csökkentése és az egyszerűsítés

Az adminisztratív terhek csökkentése a Bizottság egyik jelenlegi célkitűzése. Az Eurostat – a nemzeti statisztikai hivatalokkal együttműködésben – konkrét intézkedéseket hajt végre, hogy csökkentse az adatgyűjtéssel és -szolgáltatással kapcsolatban nemzeti szinten jelentkező terheket. Ezek a következők:

1. Olyan eszközök – például az Eurostat földrajzi keresőszolgáltatásának – kidolgozása, amelyek megkönnyítik a NUTS 2. szintű regionális adatszolgáltatást. Az Eurostat földrajzi keresőszolgáltatása olyan keresőfunkcióval rendelkezik, amely megkönnyíti a NUTS-kódok szerinti lekérdezést. Az adatszolgáltató országok megadhatják a vasútállomás vagy az indulási/érkezési pont nevét, a keresőszolgáltatás pedig megadja a megfelelő NUTS-kódot. Az Eurostat olyan listát is elő tud állítani, amely tartalmazza az összes vasútállomást és a megfelelő NUTS-kódokat.

2. Újonnan kifejlesztett validálási eszközök, amelyek lehetővé teszik az adatszolgáltató országok számára, hogy az Eurostatnak történő hivatalos továbbításuk előtt validálják adataikat (előzetes validálás), és visszajelzést kapjanak az egyes konkrét adatkészleteket érintő hibákról.

3. Rendszeres találkozók a tagállamok, az EFTA-országok, a tagjelölt országok és a potenciális tagjelöltek szakértőivel a vasúti szállítási statisztikákkal foglalkozó bizottsági szakértői csoport keretében a vasúti szállítási adatok gyűjtésére és feldolgozására vonatkozó bevált módszerek megosztása céljából.

A tagállamokkal 2024 júniusában folytatott konzultáció azt jelezte, hogy az (EU) 2018/643 rendeletben meghatározott keret elegendő a felhasználói igények kielégítésére anélkül, hogy túlzott terhet róna a válaszadókra.

### 2.4. A KAPOTT adatok validálása és minőségének ellenőrzése

Az adatgyűjtés és -továbbítás a tagállamok feladatkörébe tartozik, az Eurostat ugyanakkor minden szükséges intézkedést megtesz a jó minőségű statisztikák biztosítása és a kapott adatokban előforduló hibák vagy következetlenségek feltárása érdekében. Az Eurostat 2023 óta kifinomult informatikai adatkezelési rendszert vezetett be, amely két továbbfejlesztett elemet tartalmaz: új adatvalidálási eszközök, valamint a vasúti szállítási adatok feldolgozására, minőség-ellenőrzésére és közzétételére szolgáló, nagy teljesítményű szoftver (Statistical Analysis Systems - SAS).

Az adatközlő országok az EDAMIS portálon keresztül, az SDMX-szabványnak (a statisztikai adat- és metaadatcsere-szabványnak) megfelelő struktúrát alkalmazva küldenek adatokat az

Eurostat számára. Ezt követően megbízható, kétlépcsős validálási eljárást alkalmaznak a kapott adatkészletekre:

- Először is, a STRUVAL (STRUctural VALidation – strukturális validálás) eszköz validálja az egyes adatkészleteket a formátum, a kötelező mezők hiánytalan kitöltése, valamint az alkalmazott struktúra és kódok helyessége tekintetében.
- Másodszor, a CONVAL (CONtent VALidation – tartalmi validálás) eszköz előre meghatározott szabályok és küszöbértékek alapján validálja az egyes adatkészletek tartalmát. Az adatszolgáltató országok minden egyes továbbított adatkészletre vonatkozóan olyan részletes validálási jelentést kapnak, amely a hibák kijavítását megkönnyítő információkat tartalmaz. Az Eurostat a változó igények kielégítése és a kiváló minőségű statisztikák előállításának biztosítása érdekében folyamatosan fejleszti validálási szabályait.

A továbbított adatok minősége összességében véve nagyon jó. Ha azonban a STRUVAL és CONVAL validálási eszközök hibákat tárnak fel, valamennyi adatszolgáltató ország felülvizsgálja az adatait.

Következő lépésként az Eurostat ellenőrzi a negyedéves és éves vasúti szállítási adatok idősorainak következetességét és adatállományok közötti konzisztenciát. Ha az említett adatellenőrzések egyike sem tár fel problémákat, vagy ha az országok felülvizsgálták adatkészleteiket vagy megmagyarázták az esetleges következetlenségeket, az adatokat további feldolgozás és közzététel céljából az Eurostat online adatbázisában tárolják.

## 2.5. A TAGÁLLAMOK MÓDSZERTANI TÁMOGATÁSA

Az Eurostat folyamatos támogatást nyújt az adatszolgáltató országoknak az (EU) 2018/643 rendelet végrehajtásához, a kért vasúti szállítási adatokhoz és az azok összeállításához szükséges megfelelő módszertanhoz.

A vasúti szállítási statisztikával foglalkozó szakértői csoport ülései lehetőséget nyújtanak a tagállamok, az EFTA-országok, a tagjelölt országok és a potenciális tagjelölt országok számára az adatminőség, módszertani kérdések és új projektek megvitatására. A rendelet végrehajtása emellett a szállítási statisztikákkal foglalkozó koordinációs csoport éves üléseinek napirendjén is rendszeresen szerepel.

A *vasúti szállítási statisztikára vonatkozó útmutató kézikönyv* részletes iránymutatást nyújt az adatszolgáltató országoknak a rendelet végrehajtására vonatkozóan. Az útmutató kézikönyvet rendszeresen (általában évente) naprakésszé teszik, hogy a vasúti szállítási statisztikák gyűjtése szempontjából fontos legfrissebb információk, dokumentumok és iránymutatások belekerüljenek.

2019-ben az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával és a Nemzetközi Közlekedési Fórummal szorosan együttműködve, közös kiadásban az Eurostat közzétette a *Glossary for transport statistics*[7] (Szállítási statisztikai szószedet) ötödik változatát, amely naprakésszé tette és pontosította a vasúti szállításról szóló szakaszt is. Ez a szószedet az európai és nemzetközi szintű szállítási statisztikák fogalommeghatározásait hivatott egységesíteni. A három

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (csak angol, francia és német nyelven hozzáférhető).

szervezet a glosszárium jelentős frissítését tervezi. Az új változat közzétételére a tervek szerint 2025-ben kerül sor.

## 2.6. ADATTERJESZTÉS

Az Eurostat online adatbázisa

Az Eurostat az (EU) 2018/643 rendelet szerint gyűjtött adatokat az Eurostat honlapján szabadon hozzáférhető online adatbázis segítségével hozza nyilvánosságra. A vasúti szállításról 26 táblázat áll rendelkezésre, amelyet rendszeresen naprakésszé tesznek, és részletes európai és nemzeti metaadatfájlokkal egészítenek ki.

Az Eurostat ötévente frissíti az áru- és személyszállítással kapcsolatos regionális statisztikákra (NUTS 2. szint) vonatkozó két adatkészletet (a rendelet IV. melléklete), és a vasúthálózat forgalmi áramlására vonatkozó nagyjából 28 adatkészletet hoz létre (adatközlő országonként egyet) (a rendelet V. melléklete). Az e statisztikák esetében rendelkezésre álló legutóbbi referenciaév 2020.

Termékek terjesztése

Az Eurostat a *Statistics Explained* weboldalon közzétett, a vasúti szállításról szóló alábbi két cikkében áttekintést nyújt a média és a nyilvánosság számára a legfontosabb fejleményekről, valamint elemzi az (EU) 2018/643 rendelet alapján gyűjtött adatokat:

- *Vasúti áruszállítási statisztika*[8]
- *Vasúti személyszállítási statisztika – negyedéves és éves adatok*[9].

Ezeket a cikkeket az adott referenciaévre vonatkozó éves adatgyűjtés lezárása után haladéktalanul aktualizálják.

Egyéb adatterjesztési módok

Emellett az Eurostat az általa összeállított újságcikkekben (például: *Rail freight transport slightly down in 2022*[10] [A vasúti árufuvarozás a kismértékben csökkent 2022-ben]) és egyéb Eurostat-kiadványokban (például: *Key figures on European transport*[11] [Az európai közlekedés főbb számadatai]), *Key figures on Europe*[12] [Az Európára vonatkozó főbb számadatok], Az *Eurostat regionális évkönyve*[13]) szereplő, a felhasználók számára készített egyedi adatkivonatok útján is terjeszti a vasúti szállításra vonatkozó adatokat. Továbbá a Bizottság más főigazgatóságai, különösen a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által közzétett kiadványokban (például: *Statistical pocketbook*[14] [Statisztikai zsebkönyv]), valamint az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (ERA) kiadványaiban is terjesztik ezeket.

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (kizárólag angol nyelven hozzáférhető).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (kizárólag angol nyelven hozzáférhető).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (csak angol nyelven hozzáférhető).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (csak angol, francia és német nyelven hozzáférhető).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (csak angol, francia és német nyelven hozzáférhető).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (csak angol nyelven hozzáférhető).

Az egyedi adatkivonatokban és a kiadványokban szereplő valamennyi adatot az Eurostat online adatbázisában is közzéteszik.

A vasúti szállításra vonatkozó adatokat *a fenntartható fejlődésről szóló nyomonkövetési jelentés*[15] is tartalmazza, amely az árufuvarozás közútról vasútra és belvízi utakra való átterelésére irányuló uniós szakpolitikai célkitűzés terén elért eredményeket követi nyomon. Ez a jelentés a rövid és a hosszú távú fejlődés szempontjából elemzi a vasúti és a belvízi árufuvarozás tonnakilométerben kifejezett arányát a szárazföldi árufuvarozáson belül. Az e kiadványban szereplő másik fő mutató az autóbuszos és vasúti személyszállítás arányának rövid és hosszú távú alakulása a belföldi személyszállítás arányában.

## 3. A VASÚTI SZÁLLÍTÁSI STATISZTIKÁK TOVÁBBFEJLESZTÉSE

Az európai zöld megállapodás előterjesztette a gazdasági ágazatok, köztük a szállítás átalakítására irányuló szakpolitikai intézkedéseket. A vasúti áru- és személyszállítási statisztikák segítséget jelenthetnek a szakpolitikai célok meghatározásában és nyomon követésében, ugyanis adatokat szolgáltatnak a szállított rakomány mennyiségéről és az utasok számáról, a megtett kilométerek számáról, valamint a felszerelésekről és az infrastruktúráról. Ezeket az információkat főként az (EU) 2018/643 rendelet, részben pedig önkéntes adatgyűjtés – *az Eurostat/ITF/ENSZ EGB szárazföldi szállítási statisztikákra vonatkozó közös kérdőíve* – keretében gyűjtik.

Egyes országok vonatkozásában az adatok bizalmas kezelése korlátozza az (EU) 2018/643 rendelet alapján gyűjtött valamennyi adat és egyes uniós aggregátumok közzétételének lehetőségét. Az Eurostat és a tagállamok folyamatosan egyeztetnek arról, hogy az adatok bizalmassága miatti korlátozások hogyan enyhíthetők.

A vasúti szállítási statisztikák nagyobb lefedettségének megvalósítása érdekében az Eurostat igazgatási megállapodást kötött az ERA-val. E megállapodás alapján adatokat kap és tesz közzé az alábbiakról:

- az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszerrel (ERTMS) felszerelt vasútvonalak és vágányok hossza;
- a csökkent mozgásképességű személyeket segítő eszközökkel felszerelt vasúti pályaudvarok száma.

Az ERTMS-sel felszerelt vasútvonalakra vonatkozó adatokat 2020 harmadik negyedéve óta évente teszik közzé. A fent említett adatok többi részét akkor teszik közzé, amikor azokat az ERA rendelkezésre bocsátja.

Az ERA és az Eurostat 2022 óta a vasúti infrastruktúrára és a szállítóeszközökre vonatkozó harmonizáltabb és következetesebb adatok gyűjtésére irányuló erőfeszítéseit is összehangolja. Az egyik fő feladat az ERA infrastruktúra-nyilvántartásában (RINF) megadott, a vasúti vonalszakaszokra vonatkozó georeferált adatok összehasonlítása volt az (EU) 2018/643 rendelet V. melléklete alapján, a hálózatszegmensekre vonatkozóan továbbított adatokkal. Ennek alapján azonosítani és indokolni lehetett a két statisztikai adatkészlet közötti

[15] https://doi.org/10.2785/98370 (csak angol nyelven hozzáférhető).

különbségeket, valamint lehetővé vált, hogy 2023-ban közzétegyék a vasúti hálózatszegmensek forgalmi áramlására vonatkozó első térképeket a 2020-as referenciaévre vonatkozóan. Az ERA-val meglévő együttműködést következtében a RINF-ből származó információk (pl. a vasútállomások és vasútvonalak neve, valamint a RINF-ben vonalszakaszonként rögzített hálózatszegmensek jellemzői) felhasználása elősegíti az V. mellékleten alapuló, a 2025-ös referenciaévre vonatkozó adatgyűjtést.

Az Eurostat a vasútra vonatkozó távolsági mátrixot dolgozott ki, hogy segítse a szállítási módok megoszlását kifejező mutatók távolsági osztályok szerinti kiszámítását anélkül, hogy további terhet róna az adatszolgáltató országokra. A vasútra vonatkozó távolsági mátrix a régiók NUTS 2. szintű osztályozásán alapul, tehát összhangban van a vasúti szállításra vonatkozó regionális adatoknak az (EU) 2018/643 rendelet IV. melléklet szerinti gyűjtésével. Magának a távolsági mátrixnak a továbbfejlesztése a földrajzi hálózatok javulásán múlik. Alkalmazása azonban főként a regionális szintű vasúti adatok rendelkezésre állásától és minőségétől függ (pl. attól, hogy az országok lehetőleg minden esetben adják meg a régióra vonatkozó adatot).

A vasúti szállítási statisztikák földrajzi lefedettsége az EU jövőbeli bővítései esetén kiterjeszthető. Az Eurostat az adatminőségről, a módszertani kérdésekről és a jövőbeli előrelépésről szóló eszmecsere révén támogatja a tagjelölt országok és a potenciális tagjelöltek arra irányuló erőfeszítéseit, hogy megfeleljenek az (EU) 2018/643 rendeletnek.

A 2024 júniusában a vasúti szállítási statisztikával foglalkozó szakértői csoportnak küldött kérdőív alapján a tagállamok jelenleg nem tartják szükségesnek az (EU) 2018/643 rendelet módosítását vagy továbbfejlesztését. Így a válaszadók terhei a jelenlegi szinten fognak maradni. Azonban a szállítási rendszerek fenntarthatóságával és átalakításával kapcsolatos új nemzeti, európai és nemzetközi szakpolitikai kezdeményezések nyomán új adatigények merülhetnek fel. Meghatározásukat követően ezek az igények mielőbb elemzésre és megvitatásra kerülnek a vasúti szállítási statisztikával foglalkozó szakértői csoport keretében.

## 4. KÖVETKEZTETÉSEK

A vasúti közlekedési statisztikákról szóló (EU) 2018/643 rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatok és elért eredmények továbbra is pozitívnak tekinthetők. A tagállamok eleget tesznek az adatszolgáltatási kötelezettségeknek, és a nemzeti és a bizottsági szinten elkülönített források lehetővé teszik kiváló minőségű eredmények elérését. A Bizottság támogatja a tagállamokat a rendelet végrehajtásában, és arra ösztönzi a tagjelölt országokat és a potenciális tagjelölt országokat, hogy gyűjtsenek és állítsanak össze vasúti szállítási adatokat a nemzeti pályahálózat-működtetőktől, vasúti társaságoktól vagy nemzeti közlekedési minisztériumuktól. A Bizottság korszerűsítette a vasúti szállítási adatok validálására és feldolgozására szolgáló informatikai rendszerét, megkönnyítve ezzel a nemzeti statisztikai hivatalok munkáját. A rendelet végrehajtásának és lehetséges továbbfejlesztésének aktív megvitatására továbbra is a Bizottság vasúti szállítási statisztikával foglalkozó szakértői csoportjának keretében kerül sor.

Az (EU) 2018/643 rendelet továbbra is hatékony és eredményes eszköznek bizonyult a megbízható és összehasonlítható vasúti szállítási statisztikák előállításához uniós és nemzeti szinten egyaránt. Az előállított statisztikákat az Eurostat online adatbázisában, statisztikai

cikkeiben, újságcikkeiben és egyedi adatkivonatok formájában terjesztik. A vasúti szállítási vonatkozó statisztikák értékesek a politikai döntéshozók, a vasúti ágazat és a nemzeti szervezetek számára, valamint a fenntartható, tiszta és biztonságos szállítás előmozdítását célzó uniós szakpolitikák kialakítása és értékelése szempontjából.