EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 24.3.2025
COM(2025) 116 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

määruse (EL) 2018/643 (raudteeveo statistika kohta) rakendamise kohta

1. SISSEJUHATUS

1.1 ARUANDE EESMÄRK

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. aprilli 2018. aasta määruse (EL) 2018/643 (raudteeveo statistika kohta)[1] artiklis 9 on sätestatud, et pärast konsulteerimist Euroopa statistikasüsteemi komiteega peab komisjon esitama 31. detsembriks 2020 ja seejärel iga nelja aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande määruse rakendamise ja tulevikusuundumuste kohta. Käesolev aruanne on järjekorras teine, mis on nimetatud nõude täitmiseks koostatud[2].

Aruande esimeses punktis antakse ülevaade määruse taustast, poliitikaraamistikust, andmekasutusest ja kohaldamisalast. Teises punktis kirjeldatakse, kuidas liikmesriigid ja komisjon (Eurostat) määrust rakendavad, käsitletakse liikmesriikide koormust ja kulusid andmete kogumisel, metoodika ja andmekvaliteediga seotud küsimusi ning erinevaid raudteeveo statistika avaldamise viise. Kahes viimases punktis käsitletakse raudteeveo statistika võimalikku edasist arengut ja esitatakse aruande peamised järeldused.

1.2 ÕIGUSRAAMISTIKU TAUST

Määruse (EÜ) nr 91/2003 eesmärk oli tagada komisjonile, teistele ELi institutsioonidele, liikmesriikide valitsustele ja üldsusele võrreldavad, usaldusväärsed, ühtlustatud, korrapärased ja täielikud statistilised andmed kaupade ja reisijate raudteeveo kohta.

2016. aastal määrusega (EL) 2016/2032 tehtud muudatuste eesmärk oli ajakohastada ja lihtsustada algset õigusakti (ja vähendada sellega liikmesriikide koormust). Samuti püüti nendega optimeerida Euroopa raudteeveo statistika kehtivat õigusraamistikku ja viia see kooskõlla Lissaboni lepinguga.

1.3 POLIITIKARAAMISTIK JA ANDMEKASUTUS

Ühise transpordipoliitika väljatöötamiseks ELis on vaja põhjalikke teadmisi raudteeveo ulatuse ja arengu kohta.

Euroopa roheline kokkulepe[3] on majanduskasvu strateegia, mis toetab ELi majanduse kestlikkust ning aitab muuta kliima- ja keskkonnaprobleemid kõikides poliitikavaldkondades võimalusteks ning teha ülemineku kõikide jaoks õiglaseks ja kaasavaks. 2022. aastal tekitas transpordisektor (sealhulgas rahvusvahelise transpordi kütused) ligikaudu 28,9 % ELi kasvuhoonegaaside heitest. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärit heidet vähendada 2050. aastaks 90 %. Kaupade raudteevedu on majanduse jätkusuutlik logistiline tugisammas ning raudteevedu aitab märkimisväärselt kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele kooskõlas majanduskasvu ja transpordisektori kasvuga.

2020. aasta detsembris esitas komisjon ka „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“[4], milles kirjeldatakse kavandatavaid meetmeid

[1] ELT L 112, 2.5.2018, lk 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.
[2] Esimene aruanne võeti vastu 18. detsembril 2020 (COM(2020) 838 final).
[3] COM(2019) 640 final.
[4] COM(2020) 789 final.

ELi transpordisüsteemi ümberkujundamiseks kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega. Liikuvusstrateegiaga nähakse ette säästva, taskukohase, kaasava, aruka, vastupidava ja konkurentsivõimelise liikuvuse väljatöötamine, mis nõuab transpordisektori põhjalikku ümberkujundamist. Strateegia üks lähenemine on suurendada vähem saastavate transpordiliikide kasutamist ja viia oluline osa (75 %) praegu maanteel toimuvatest sisemaistest vedudest üle raudteele ja siseveeteedele. Üks komisjoni 2024.–2029. aasta prioriteete transpordi valdkonnas on lükata käima ambitsioonikas Euroopa kiirraudteevõrgu kava. Selline võrk ühendaks ELi pealinnu, sealhulgas öörongidega, ja kiirendaks kaupade raudteevedu.

Viimase 25 aasta jooksul on komisjon teinud aktiivset tööd Euroopa raudteeveosektori ümberkorraldamiseks, et suurendada raudtee osakaalu teiste transpordiliikide seas. Komisjon on keskendunud oma jõupingutustes kolmele põhieesmärgile, mis kõik on väga olulised, et arendada välja tugev ja konkurentsivõimeline raudteeveosektor:

- avada raudteeveoturg konkurentsile,
- suurendada riigisiseste võrkude koostalitlust ja ohutust ning
- arendada raudteetaristut.

Määruse (EL) 2018/643 alusel kogutud andmed on väga olulised selleks, et teha otsuseid ELi tasandil ning kujundada ja jälgida ELi poliitikat. Andmete kogumise tulemused on ELi raudteeturu jälgimisel üliolulised ning neid kasutatakse järjepidevalt võrdlusalusena komisjoni teatistes, komisjoni talituste töödokumentides ja mõjuhinnangutes. Põhjalikud teadmised turust aitavad suurendada sektori ettevõtete konkurentsivõimet. Määruse alusel koostatakse statistikat, mida saab kasutada ka selleks, et hinnata võimalust suunata kaubavedu maanteelt raudteele.

Lisaks on liikmesriigid märkinud, et määruse alusel kogutud andmeid on riikidel vaja, et:

- vaadelda raudteeveo arengut lühiajalise (kasutades kvartaliandmeid) ja pikaajalise jälgimise abil (kasutades aastaandmeid);
- analüüsida riigisiseseid suundumusi ja teha võrdlusanalüüse teiste riikidega;
- jälgida, kuidas muutub raudteetranspordi osakaal kogu Euroopa transpordis võrreldes muude transpordiliikidega (transpordiliikide jaotus).

Liikmesriigid on teatanud, et andmeid kasutavad:

- riiklikud asutused;
- ülikoolid, teadusasutused ja mudeldajad;
- majandusasutused;
- raudteesektor analüüsi ja planeerimise jaoks,
- rahvusvahelised organisatsioonid (nagu Rahvusvaheline Transpordifoorum ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjon);
- riigi tasandi poliitikakujundajad planeerimiseks, eesmärkide jälgimiseks ja otsuste tegemiseks.

1.4 LIIKMESRIIKIDE JA TEISTE RIIKIDE KAETUS

Määrust (EL) 2018/643 kohaldatakse otse ja täielikult kõigi liikmesriikide suhtes, kes peavad esitama määrusega ette nähtud andmed. Määruse rakendamist ei nõuta üksnes Maltalt ja Küproselt, kellel puudub raudteetaristu ja seega raudteeveotegevus.

Andmeid raudteeveo kohta esitavad ka kolm Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) riiki: Norra, Šveits ja Liechtenstein. Viis kandidaatriiki (Bosnia ja Hertsegoviina, Montenegro, Põhja-Makedoonia, Serbia ja Türgi) esitavad andmeid vabatahtlikkuse alusel. 2024. aasta juunis saatis Ukraina esimest korda ühe andmekogumi kaupade ja reisijate koguveo kohta raudteel, mis käsitles vaatlusaastat 2021. Albaania, Gruusia, Kosovo* ja Moldova hindavad praegu andmete kättesaadavust ja seda, kuidas nad saaksid määruse (EL) 2018/643 nõudeid kõige paremini täita.

Kooskõlas määruse (EL) nr 2018/643 artikliga 6 saadavad riigid Eurostatile

(i) üksikasjalikud kauba- ja reisijateveo aastaandmed,

(ii) kauba- ja reisijateveo kvartaliandmed,

(iii) kauba- ja reisijateveo piirkondlikud andmed NUTS[5] 2. tasandil (iga viie aasta tagant üheaastase vaatlusperioodi kohta),

(iv) raudteevõrgu liiklusvoogude andmed (iga viie aasta tagant üheaastase vaatlusperioodi kohta),

(v) vähem üksikasjalikud aastaandmed selliste raudtee-ettevõtjate kauba- ja reisijateveotegevuse kohta, kelle kaubaveo kogumaht on alla 200 miljoni tonnkilomeetri ja vähem kui 500 000 tonni, ning ettevõtjate kohta, kelle reisijateveo kogumaht on alla 100 miljoni reisijakilomeetri.

2. ÜLEVAADE MÄÄRUSE RAKENDAMISEST

2.1 ÕIGUSLIKE KOHUSTUSTE TÄITMINE

Kohustusi, mis on määruses (EL) 2018/643 andmete esitamise kohta sätestatud, täidetakse hästi, kuna kõik liikmesriigid esitavad regulaarselt nõutud andmekogumid kehtestatud tähtaegade jooksul. Mõnikord võivad tekkida lühikesed viivitused, mis on tingitud riigi tasandil tehtud muudatustest (nt IT-alased muudatused või muudatused raudteeveoturul). Need viivitused ei ole siiski kunagi raudteeveo statistika koostamist mõjutanud. Riigid järgivad kokkulepitud metoodikat, tagades Euroopas toimuvat kaupade ja reisijate raudteevedu käsitleva kvaliteetse ja usaldusväärse statistika koostamise.

Selleks et vältida individuaalseid raudtee-ettevõtjaid puudutava teabe otsest või kaudset avalikustamist, saadavavad mitu liikmesriiki oma raudteeandmed konfidentsiaalsena. Viimaste andmekogumite puhul käsitati Belgia, Prantsusmaa, Ungari, Poola ja Madalmaade edastatud üksikasjalikke reisijate raudteeveo aastaandmeid konfidentsiaalsena või osaliselt konfidentsiaalsena, samas kui Belgia, Poola ja Rootsi puhul esitati üksikasjalikud kaupade raudteeveo aastaandmed täielikult või osaliselt konfidentsiaalsena. Iga viie aasta tagant

* Kõnealune määratlus ei piira Kosovo staatust käsitlevaid seisukohti ning on kooskõlas ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooniga 1244/1999 ja Rahvusvahelise Kohtu arvamusega Kosovo iseseisvusdeklaratsiooni kohta.

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. mai 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1059/2003, millega kehtestatakse ühine statistiliste territoriaalüksuste liigitus (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

kogutavate piirkondlike (NUTS 2. tasand) andmete puhul järgitakse kõrgemat konfidentsiaalsuse taset. Eurostat kohaldab eeskirju ja meetmeid, et vältida konfidentsiaalsete andmete avalikustamist.

2.2 LIIKMESRIIKIDES KASUTATAVAD ANDMEKOGUMISMEETODID

Raudtee-ettevõtjad koguvad andmeid asjaomases riigis vastu võetud meetodite kohaselt ja saadavad kogutud andmed andmete töötlemise eest vastutavatele ametiasutustele. Eurostati „Raudteeveo statistika võrdlusjuhend“ (*Reference Manual on Rail transport statistics*)[6] sisaldab liikmesriikide metoodikale pühendatud peatükki, milles on alapeatükk, kus käsitletakse andmekogumist ja kvaliteedijuhtimist.

Eurostati 2021. aasta uuringus, milles vaadeldi riigisisestes raudteevõrkudes tegutsevaid välismaiseid ettevõtjaid, leiti, et mõnel riigil on raske neilt ettevõtjatelt andmeid saada, kuna neile ei saa kehtestada aruandluskohustust. Uuringus soovitati konkreetseid meetmeid nende takistuste ületamiseks.

2.3 LIIKMESRIIKIDE HALDUSKOORMUS NING KULUD

Määrus (EL) nr 2018/643 on kavandatud selleks, et hoida liikmesriikide koormus võimalikult väike. Enamikus liikmesriikides ei ole vaja võtta lisameetmeid, sest nende olemasolevad menetlused on määruse andmekogumisnõuete täitmiseks piisavad.

Raudteeveo andmete juurde kuuluvate riiklike metaandmete kohaselt peab lõviosa aruandvatest riikidest andmete esitamisega seonduvat töökoormust vastuvõetavaks. Enamikus aruandvates riikides lasub vastamiskoormus peamiselt raudteeveo-ettevõtjatel ning see on võimalikult väike. Vastajad saavad nõutavaid andmeid edastada andmeliidese või e-posti teel. Vastajatega võetakse ühendust ainult juhul, kui riiklikud statistikaametid ei suuda parandada usutavusega seotud vigu. Nende riikide puhul, kes suudavad kvantifitseerida oma raudteeandmete kogumise kulusid ja koormust, on erinevused märkimisväärsed. Need kulude ja koormuse erinevused sõltuvad ettevõtjate arvust ja kogutud andmete mahust, mis on riigiti erinev, ning riiklikest andmekogumissüsteemidest. Mõnel juhul on vastanud raudtee-ettevõtjate arv pärast määruse jõustumist suurenenud, mis omakorda mõjutab sellega seotud kulusid ja koormust. Määrusega on siiski kehtestatud künnised transporditegevuse mahu kohta, et vähendada aruandluskoormust, kuid säilitada samal ajal statistika kvaliteet. Igal juhul leiavad riigid, et raudteeveoandmed on väärtuslikud ning andmetest tuleneva statistika kasulikkus kaalub üles andmeesitajate ja statistikaametite koormuse ja kulud.

Halduskoormuse vähendamine ja lihtsustamine

Halduskoormuse vähendamine on üks komisjoni eesmärke. Eurostat on koostöös riiklike statistikaametitega võtnud erimeetmeid, et vähendada liikmesriikide andmekogumis- ja aruandluskoormust. Nende meetmete hulka kuulub järgmine.

1. Selliste vahendite väljatöötamine nagu Eurostati geoinfosüsteem, et hõlbustada piirkondlike andmete esitamist NUTS 2. tasandil. Eurostati geoinfosüsteemil on

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (kättesaadav vaid inglise keeles).

otsingufunktsioon, mis hõlbustab NUTSi koodide otsimist. Andmeid esitavad riigid saavad sisestada raudteejaama või lähte-/saabumiskoha nime ning geoinfosüsteem esitab asjakohase NUTSi koodi. Eurostat saab koostada ka kõigi raudteejaamade loetelu koos vastavate NUTSi koodidega.

2. Uued valideerimisvahendid, mille abil saavad aruandvad riigid oma andmeid valideerida, enne kui nad need ametlikult Eurostatile edastavad, ning saada tagasisidet iga andmekogumi konkreetsete vigade kohta.

3. Liikmesriikide, EFTA riikide, kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikide ekspertide korrapärased kohtumised komisjoni raudteeveo statistika eksperdirühmas, et vahetada raudteeveoandmete kogumise ja töötlemise häid tavasid.

Liikmesriikidega 2024. aasta juunis peetud konsultatsioonid näitasid, et määrusega (EL) 2018/643 seatud raamistik on piisav, et rahuldada kasutajate vajadusi, panemata seejuures andmeesitajatele liigset koormust.

2.4 SAADUD ANDMETE VALIDEERIMINE JA NENDE KVALITEEDIKONTROLL

Andmete kogumise ja edastamise eest vastutavad liikmesriigid, kuid Eurostat võtab kõik vajalikud meetmed, et tagada kvaliteetne statistika ja teha kindlaks saadud andmetes esinevad vead või ebatäpsused. Alates 2023. aastast on Eurostat kasutanud andmehalduses kõrgetasemelist IT-süsteemi, mis sisaldab kahte täiustatud komponenti: uued andmete valideerimise vahendid; võimas tarkvara (statistilise analüüsi süsteem) raudteeveoandmete töötlemiseks, kvaliteedi kontrollimiseks ja avaldamiseks.

Riigid edastavad Eurostatile andmekogumid portaali EDAMIS kaudu vormis, mis on kooskõlas SDMX-standarditega (*Statistical Data and Metadata eXchange* ehk statistiliste andmete ja metaandmete vahetuse algatus). Seejärel läbivad andmekogumid põhjaliku kaheetapilise valideerimise:

- esiteks valideeritakse iga andmekogum vahendi STRUVAL (STRUctural VALidation) abil, et kontrollida vormingut, kasutatud struktuuri ja koodide korrektsust ning seda, kas kõik kohustuslikud väljad on täidetud;
- teiseks valideeritakse vahendiga CONVAL (CONtent VALidation) iga andmekogumi sisu vastavalt eelnevalt kindlaksmääratud reeglitele ja väärtustele. Andmeid esitanud riigid saavad iga edastatud andmekogumi kohta üksikasjaliku valideerimisaruande, mis teeb vigade parandamise lihtsaks. Eurostat ajakohastab pidevalt kohaldatavaid valideerimiseeskirju, et vastata muutuvatele vajadustele ja tagada kvaliteetse statistika koostamine.

Üldjoontes peetakse edastatud andmete kvaliteeti heaks. Kõik andmeid esitanud riigid vaatavad oma andmed läbi, kui STRUVALi ja CONVALi valideerimisvahendid on nendes vigu avastanud.

Järgmise sammuna kontrollib Eurostat raudteeveo kvartali- ja aastaandmete järjepidevust aegreas ja andmestikevahelist järjepidevust. Kui ühegi sellise kontrolli käigus ei avastata probleeme või kui riigid on oma andmekogumid läbi vaadanud või vastuolusid selgitanud,

salvestatakse andmed edasiseks töötlemiseks ja avaldamiseks Eurostati veebipõhises andmebaasis.

2.5 LIIKMESRIIKIDE METOODIKAALANE TOETAMINE

Eurostat toetab pidevalt andmeid esitavaid riike määruse (EL) 2018/643 rakendamisel ning nõutavate raudteeveoandmete ja nende koostamise asjakohase metoodika osas.

Raudteeveo statistika eksperdirühma koosolekud annavad liikmesriikidele, EFTA riikidele, kandidaatriikidele ja potentsiaalsetele kandidaatriikidele võimaluse arutada andmete kvaliteeti, metoodilisi küsimusi ja uusi projekte. Määruse rakendamine on pidev päevakorrapunkt ka transpordistatistika koordineerimisrühma iga-aastastel koosolekutel.

Raudteeveo statistika käsiraamatus antakse andmeid esitavatele riikidele üksikasjalikke suuniseid määruse rakendamise kohta. Võrdlusjuhendit ajakohastatakse korrapäraselt (enamasti kord aastas), et lisada sellesse kõige värskem teave ning kõige hilisemad dokumendid ja suunised, mis on raudteeveo statistika kogumise jaoks olulised.

2019. aastal avaldas Eurostat tihedas koostöös ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ja Rahvusvahelise Transpordifoorumiga „Transpordistatistika sõnastiku“ (*Glossary for transport statistics*)[7] viienda väljaande, mis sisaldab ajakohastatud ja täiustatud osa raudteeveo kohta. Sõnastiku eesmärk on ühtlustada transpordistatistika mõisted Euroopa ja rahvusvahelisel tasandil. Need kolm organisatsiooni tahavad sõnastikku põhjalikult ajakohastada. Uus versioon on kavas avaldada 2025. aastal.

2.6 ANDMETE LEVITAMINE

Eurostati veebipõhine andmebaas

Eurostat avaldab määruse (EL) 2018/643 alusel kogutud andmed oma veebipõhises andmebaasis, millele pääseb vabalt ligi Eurostati veebisaidi kaudu. Raudteeveo kohta on 26 tabelit, mida ajakohastatakse korrapäraselt ja täiendatakse üksikasjalike Euroopa ja riigipõhiste metaandmete failidega.

Eurostat ajakohastab iga viie aasta järel kahte andmekogumit piirkondliku statistikaga (NUTS 2. tasand) kauba- ja reisijateveo kohta (määruse IV lisa) ning loob ligikaudu 28 andmekogumit (üks iga andmeid esitava riigi kohta) raudteevõrgu liiklusvoogude kohta (määruse V lisa). Selle statistika viimane kättesaadav vaatlusaasta on 2020.

Toodete levitamine

Eurostat koostab kaks raudteevedu käsitlevat *Statistics Explained* artiklit, milles antakse meediale ja üldsusele ülevaade kõige olulisematest arengutest ja analüüsitakse määruse (EL) 2018/643 alusel kogutud andmeid:

- *kaupade raudteeveo statistika*[8]

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (kättesaadav inglise, prantsuse ja saksa keeles).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (kättesaadav vaid inglise keeles).

- *reisijate raudteeveo statistika – kvartali- ja aastaandmed*[9]

Neid artikleid ajakohastatakse niipea, kui andmete kogumine vaatlusaasta kohta on lõpule viidud.

Muud teabe levitamise viisid

Andmeid raudteeveo kohta levitatakse ka muude kasutajakesksete andmeväljavõtete kaudu Eurostati uudisteartiklites (nt *Rail freight transport slightly down in 2022*[10]) ja teistes Eurostati väljaannetes, nagu *Key figures on European transport*[11], *Key figures on Europe*[12] ja *Eurostat regional yearbook*[13]. Andmeid levitatakse ka teiste komisjoni peadirektoraatide, eelkõige liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi väljaannetes (nt nende *Statistika taskuraamatus*[14]) ning Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) väljaannetes. Kõik spetsiaalsetes väljavõtetes ja väljaannetes sisalduvad andmed avaldatakse ka Eurostati veebipõhises andmebaasis.

Raudteeveo andmed on esitatud ka kestliku arengu seirearuandes (*Sustainable Development Monitoring Report*)[15], milles jälgitakse edusamme seoses ELi poliitilise eesmärgiga suunata kaubavedu maanteelt raudteele ja siseveeteedele. Selles aruandes analüüsitakse raudtee- ja siseveeteede osakaalu sisemaises kaubaveos tonnkilomeetrites, pidades silmas lühiajalist ja pikaajalist arengut. Teine selle väljaande peamine näitaja on busside ja rongide osakaalu lühiajaline ja pikaajaline areng sisemaises reisijateveos.

3. RAUDTEEVEO STATISTIKA ARENDAMINE

Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud rida ümberkujundavaid poliitikameetmeid kõikides majandussektorites, sealhulgas transpordi valdkonnas. Kaupade ja reisijate raudteeveo statistika aitab püstitada poliitikaeesmärke ja jälgida nende saavutamist, pakkudes andmeid veetud kaubakoguste, reisijate arvu, läbitud kilomeetrite ning seadmete ja taristu kohta. Seda teavet kogutakse peamiselt määruse (EL) 2018/643 alusel ja osaliselt vabatahtliku andmete kogumise kaudu – *Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics* (Eurostati/ITFi/UNECE ühine küsimustik sisemaise transpordi statistika kohta).

Mõnes riigis piirab andmete konfidentsiaalsus kõigi määruse (EL) 2018/643 alusel kogutud andmete ja mõnede ELi koondandmete avaldamise võimalust. Eurostat arutab pidevalt koos liikmesriikidega, kuidas saaks andmete konfidentsiaalsusest tulenevaid kitsendusi leevendada.

Raudteeveo statistika katvuse suurendamiseks on Eurostat sõlminud halduskokkuleppe ERAga, et saada ja avaldada andmeid järgmise kohta:

[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (kättesaadav vaid inglise keeles).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (kättesaadav vaid inglise keeles).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (kättesaadav inglise, prantsuse ja saksa keeles).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (kättesaadav inglise, prantsuse ja saksa keeles).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (kättesaadav vaid inglise keeles).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (kättesaadav vaid inglise keeles).

- Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (ERTMS) varustatud liinide ja rööpmete pikkus;
- piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud abivahenditega varustatud raudteejaamade arv.

Andmeid ERTMSiga varustatud liinide kohta on avaldatud igal aastal alates 2020. aasta kolmandast kvartalist. Ülejäänud eespool nimetatud andmed avaldatakse siis, kui need on ERA kaudu kättesaadavad.

Alates 2022. aastast on ERA ja Eurostat oma jõupingutusi koordineerinud, et saada raudteetaristu ja transpordiseadmete kohta ühtlustatumaid ja järjepidevamaid andmeid. Peamine ülesanne oli võrrelda ERA taristuregistris (RINF) esitatud raudteelõikude geoviidetega andmeid määruse (EL) 2018/643 V lisa alusel saadetud võrgusegmentide andmetega. Selle abil sai välja selgitada kahe statistikakogumi ulatuse erinevused ning neid põhjendada ning see võimaldas avaldada 2023. aastal esimesed raudteevõrgusegmendi liiklusvoogude kaardid vaatlusaasta 2020 kohta. Lisaks sujuvale koostööle ERAga hõlbustab V lisa kohaste andmete kogumist vaatlusaasta 2025 kohta ERA taristuregistrist saadud teabe kasutamine (nt raudteejaamade ja -liinide nimed ning taristuregistrisse liinilõikude kaupa kantud võrgusegmentide omadused).

Eurostat on välja töötanud raudteel läbitud vahemaade maatriksi, et aidata arvutada transpordiliikide jaotuse näitajaid vahemaaklasside kaupa, tekitamata aruandvatele riikidele lisakoormust. Raudteel läbitud vahemaade maatriks põhineb piirkondade liigitusel NUTS 2. tasandil, nii et see sobib raudteeveo piirkondlike andmete kogumiseks määruse (EL) 2018/643 IV lisa alusel. Vahemaamaatriksi edasiarendamine sõltub geograafiliste võrgustike täiustamisest. Selle kasutamine sõltub aga peamiselt piirkondlikul tasandil esitatavate raudteeandmete kättesaadavusest ja kvaliteedist (nt riikide väiksema sagedusega aruandlus tundmatute piirkondade kohta).

Pärast ELi tulevasi laienemisi saaks laiendada ka raudteeveo statistika geograafilist katvust. Eurostat toetab kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikide jõupingutusi määruse (EL) 2018/643 järgimisel, arutades metoodikaküsimusi, andmete kvaliteeti ja edasist arengut.

Raudteeveo statistika eksperdirühma liikmetele 2024. aasta juunis saadetud küsimustiku kohaselt ei näe liikmesriigid praegu vajadust määrust (EL) 2018/643 muuta või parandada. See säilitab vastajate koormuse praegusel tasemel. Kestlikkust ja transpordisüsteemide ümberkorraldamist käsitlevate uute riiklike, Euroopa ja rahvusvaheliste poliitikaalgatustega võivad uued andmevajadused siiski tekkida. Kui sellised vajadused kindlaks tehakse, tuleb neid hinnata ja raudteeveo statistika eksperdirühmas varakult arutada.

4. JÄRELDUSED

Raudteeveo statistikat käsitleva määruse (EL) nr 2018/643 rakendamisel saadud kogemusi ja tulemusi peetakse endiselt positiivseks. Liikmesriigid täidavad andmete esitamise kohustust ning nii riikide kui ka komisjoni tasandil eraldatud vahendid võimaldavad saavutada kvaliteetseid tulemusi. Komisjon toetab liikmesriike määruse rakendamisel ning julgustab kandidaatriike ja potentsiaalseid kandidaatriike hankima ja koguma raudteeveo andmeid

riiklikelt taristuettevõtjatelt, raudteeveo-ettevõtjatelt või transpordiministeeriumitelt. Komisjon on ajakohastanud raudteeveoandmete valideerimise ja töötlemise IT-süsteemi, tehes sellega riiklike statistikaametite töö lihtsamaks. Komisjoni raudteeveo statistika eksperdirühm on jätkuvalt organ, kus arutatakse aktiivselt määruse rakendamist ja selle võimalikke parandusi.

Määrus (EL) 2018/643 on endiselt tõhus ja tulemuslik vahend usaldusväärse ja võrreldava raudteeveo statistika koostamiseks nii ELi kui ka liikmesriikide tasandil. Koostatud statistikat levitatakse Eurostati veebipõhise andmebaasi, statistikaartiklite, uudisteartiklite ja kasutajakesksete andmeväljavõtete kaudu. Raudteeveo statistika on väärtuslik poliitikakujundajatele, raudteetööstusele ja riiklikele organisatsioonidele ning kestliku, keskkonnahoidliku ja ohutu transpordi edendamisele suunatud ELi poliitika kujundamiseks ja hindamiseks.