EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 24.3.2025
COM(2025) 116 final

# ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

## týkající se provádění nařízení (EU) 2018/643 o statistice železniční dopravy

# 1. ÚVOD

## 1.1 CÍL ZPRÁVY

Článek 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/643 ze dne 18. dubna 2018 o statistice železniční dopravy[1] stanoví, že Komise musí po konzultaci s Výborem pro Evropský statistický systém předložit Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2020 a poté každé čtyři roky zprávu o provádění uvedeného nařízení. Toto je druhá zpráva, kterou se uvedený požadavek splňuje[2].

První oddíl této zprávy se zabývá souvislostmi, politickým kontextem, využitím údajů a oblastí působnosti nařízení. Druhý oddíl se zaměřuje na provádění tohoto nařízení členskými státy a Komisí (Eurostatem), zátěž a náklady členských států spojené se sběrem údajů, metodické otázky a otázky kvality údajů a různé prostředky pro zveřejňování statistik železniční dopravy. Dva poslední oddíly pojednávají o možném budoucím vývoji statistiky železniční dopravy a předkládají hlavní závěry zprávy.

## 1.2 SOUVISLOSTI PRÁVNÍHO RÁMCE

Účelem nařízení (ES) č. 91/2003 je zajistit, aby byly Komisi, ostatním orgánům EU, vládám členských států i široké veřejnosti poskytovány srovnatelné, spolehlivé, harmonizované, pravidelné a komplexní statistické údaje o železniční přepravě zboží a cestujících.

Cílem změn provedených v roce 2016 nařízením (EU) 2016/2032 byla aktualizace a zjednodušení původního aktu (a tím i snížení zátěže členských států). Změny se týkaly rovněž optimalizace stávajícího právního rámce pro evropskou statistiku železniční dopravy a jeho přizpůsobení Lisabonské smlouvě.

## 1.3 POLITICKÝ KONTEXT A VYUŽITÍ ÚDAJŮ

Rozvoj společné dopravní politiky v EU vyžaduje důkladnou znalost významu a vývoje železniční dopravy.

Zelená dohoda pro Evropu[3] je strategie růstu, jejímž cílem je vybudovat udržitelné hospodářství v EU díky tomu, že klimatické a environmentální výzvy ve všech oblastech politiky proměňuje v příležitosti a prosazuje, aby tato transformace byla spravedlivá a inkluzivní pro všechny. V roce 2022 vyprodukovalo odvětví dopravy (včetně mezinárodních zásobníků) přibližně 28,9 % emisí skleníkových plynů v EU. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. Železniční nákladní doprava je z hlediska udržitelné logistiky páteří hospodářství a železniční doprava celkově významně napomáhá dosažení klimatických cílů v souladu s hospodářským růstem a růstem v odvětví dopravy.

[1] Úř. věst. L 112, 2.5.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.

[2] První zpráva byla přijata dne 18. prosince 2020 (COM(2020) 838 final).

[3] COM(2019) 640 final.

V prosinci 2020 Komise rovněž předložila sdělení s názvem „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“[4], které popisuje zamýšlené kroky k transformaci dopravního systému EU v souladu s ambicemi Zelené dohody pro Evropu. Strategie mobility sleduje vizi udržitelné, cenově dostupné, inkluzivní, inteligentní, odolné a konkurenceschopné mobility a vyžaduje zásadní transformaci odvětví dopravy. Jedním z přístupů uvedené strategie pro mobilitu je zvýšit využívání méně znečišťujících druhů dopravy a přesunout podstatnou část vnitrozemské přepravy zboží po silnici (75 %) na železnici a vnitrozemské vodní cesty. Jednou z priorit Komise v oblasti dopravy na období 2024–2029 je předložit plán na vybudování ambiciózní evropské vysokorychlostní železniční sítě, která by přispěla k propojení hlavních měst v EU, rovněž díky nočním spojům, a zrychlila železniční nákladní dopravu.

V posledních 25 letech Komise aktivně navrhovala restrukturalizaci evropského odvětví železniční dopravy, aby se posílilo postavení železnice vůči dalším druhům dopravy. Své úsilí zaměřila na tři hlavní cíle, které jsou všechny pro rozvoj silného a konkurenceschopného odvětví železniční dopravy zásadní:

- otevřít trh železniční dopravy konkurenci,
- zlepšit interoperabilitu a bezpečnost vnitrostátních sítí,
- rozvíjet železniční dopravní infrastrukturu.

Údaje shromážděné podle nařízení (EU) 2018/643 sehrávají významnou úlohu v rozhodovacím procesu EU a při tvorbě a sledování politik EU. Výsledky sběru údajů mají zásadní význam pro monitorování trhu železniční dopravy v EU a jsou nezřídka používány jako reference ve sděleních Komise, pracovních dokumentech útvarů Komise a posouzeních dopadů. Důkladná znalost trhu přispívá ke zlepšení konkurenceschopnosti podniků v tomto odvětví. Na základě dotčeného nařízení se vytváří statistika, kterou lze rovněž využít k posouzení potenciálu pro přesun přepravy zboží ze silnice na železnici.

Členské státy dále poukázaly na to, že údaje shromážděné podle dotčeného nařízení jsou potřebné na vnitrostátní úrovni:

- ke sledování vývoje železniční přepravní činnosti na základě krátkodobého sledování (s využitím čtvrtletních údajů) a dlouhodobého sledování (s využitím ročních údajů),
- k analýzám vnitrostátního vývoje a srovnání s ostatními zeměmi,
- ke sledování, jak se v rámci veškeré evropské dopravy vyvíjí podíl železniční dopravy ve srovnání s dalšími druhy dopravy (dělba přepravní práce).

V této souvislosti členské státy uvedly, že údaje využívají:

- vnitrostátní orgány,
- vysoké školy, výzkumné instituce a tvůrci modelů,
- hospodářské instituce,
- odvětví železniční dopravy k analýze a plánování,

[4] COM(2020) 789 final.

- mezinárodní organizace, jako je Mezinárodní dopravní fórum a Evropská hospodářská komise OSN,
- a tvůrci politik na vnitrostátní úrovni k plánování, sledování cílů a rozhodování.

### 1.4 POKRYTÍ ČLENSKÝCH STÁTŮ A JINÝCH ZEMÍ

Nařízení (EU) 2018/643 je přímo a v celém rozsahu použitelné ve všech členských státech, jejichž povinností je poskytovat údaje stanovené tímto nařízením. Z povinnosti provést toto nařízení jsou vyňaty Malta a Kypr, neboť tyto země nemají železniční infrastrukturu, a proto na jejich území neprobíhají žádné železniční přepravní činnosti.

Údaje o železniční dopravě poskytují také tři země Evropské zóny volného obchodu (ESVO) – Norsko, Švýcarsko a Lichtenštejnsko. Pět kandidátských zemí (Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Severní Makedonie, Srbsko a Turecko) poskytují údaje dobrovolně. V červnu 2024 poprvé poskytla také Ukrajina jeden soubor údajů týkající se celkové železniční přepravy zboží a celkové železniční přepravy cestujících za referenční rok 2021. Albánie, Gruzie, Kosovo* a Moldavsko v současnosti posuzují dostupnost údajů a způsob, kterým nejlépe splní požadavky nařízení (EU) 2018/643.

V souladu s článkem 6 nařízení (EU) 2018/643 zasílají země Eurostatu:

i) podrobnou roční statistiku přepravy zboží a cestujících;
ii) čtvrtletní statistiku přepravy zboží a cestujících;
iii) regionální statistiku přepravy zboží a cestujících na úrovni NUTS[5] 2 (každých pět let, za referenční období v délce jednoho roku);
iv) statistiku dopravních toků v železniční síti (každých pět let, za referenční období v délce jednoho roku);
v) méně podrobnou roční statistiku činnosti železničních podniků spojenou s přepravou zboží a cestujících, u nichž celkový objem přepravy zboží nepřesáhne 200 milionů tunokilometrů a 500 000 tun, a podniků, u nichž celkový objem přepravy cestujících nepřesáhne 100 milionů osobokilometrů.

## 2. SLEDOVÁNÍ PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ

### 2.1 PLNĚNÍ ZÁKONNÝCH POVINNOSTÍ

Všechny členské státy předávají Eurostatu požadované soubory údajů pravidelně ve stanovených lhůtách, a dosahují tak vysoké úrovně plnění povinností, které ukládá nařízení (EU) 2018/643 o poskytování údajů. Občas dochází k malým zpožděním v důsledku změn na vnitrostátní úrovni (např. změn v oblasti IT nebo změn na trhu železniční dopravy). Tyto změny však nikdy neměly vliv na tvorbu statistik železniční dopravy. Země uplatňují dohodnutou metodiku, což je zárukou tvorby spolehlivých statistik s vysokou kvalitou v oblasti železniční přepravy zboží a cestujících v Evropě.

* Tímto označením nejsou dotčeny postoje k otázce statusu a označení je v souladu s rezolucí Rady bezpečnosti OSN 1244(1999) a se stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova.

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. května 2003 o zavedení společné klasifikace územních statistických jednotek (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

Aby se zabránilo přímému nebo nepřímému zveřejnění informací týkajících se jednotlivých železničních podniků, označuje několik členských států údaje o železniční dopravě, které zasílají, za důvěrné. Při posledních sběrech údajů se s podrobnými ročními údaji o železniční přepravě cestujících předanými Belgií, Francií, Maďarskem, Polskem a Nizozemskem nakládalo jako s důvěrnými nebo částečně důvěrnými, a pokud jde o podrobné roční údaje o železniční přepravě zboží, jako zcela nebo částečně důvěrné je vykázaly Belgie, Polsko a Švédsko. Vyšší míra důvěrnosti se zachovává při shromažďování údajů, které probíhá každých pět let na regionální úrovni (úroveň NUTS 2). V případě důvěrných údajů používá Eurostat pravidla a opatření, která zabraňují jejich zveřejnění.

## 2.2 METODY SBĚRU ÚDAJŮ V ČLENSKÝCH STÁTECH

Železniční podniky shromažďují údaje v souladu s metodami, které přijaly jednotlivé země, a zasílají je vnitrostátním orgánům, jež odpovídají za jejich zpracování. Referenční příručka o statistice železniční dopravy (*Reference Manual on Rail transport statistics*[6]) vydaná Eurostatem obsahuje kapitolu věnovanou vnitrostátním metodikám s podkapitolou o sestavování údajů a řízení kvality.

Studie Eurostatu z roku 2021 týkající se zahraničních podniků, které působí v domácích železničních sítích, ukázala, že pro některé země je získávání údajů od těchto podniků spojené s obtížemi, neboť vykazování údajů nepatří mezi jejich povinnosti. Studie doporučuje několik opatření k překonání těchto překážek.

## 2.3 ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽ A NÁKLADY ČLENSKÝCH STÁTŮ

Nařízení (EU) 2018/643 je vypracováno tak, aby tato zátěž byla pro členské státy minimální. Vzhledem k tomu, že stávající postupy členských států pro splnění požadavků nařízení týkajících se sběru údajů jsou vyhovující, nemusí většina z nich přijímat žádná další opatření.

Podle informací v rámci národních metadat, které doplňují údaje o železniční dopravě, považovala převážná většina vykazujících zemí pracovní zátěž spojenou s poskytováním údajů za přijatelnou. Ve většině vykazujících zemí spočívá zátěž při plnění zpravodajské povinnosti především na železničních podnicích nebo provozovatelích a je omezena na minimum. Respondenti mohou požadované údaje předávat prostřednictvím datového rozhraní nebo e-mailem. Respondenti jsou kontaktováni pouze v případě, že chyby věrohodnosti nemohou být vyřešeny národními statistickými úřady. Země, které mohou vyčíslit náklady a zátěž spojené se sběrem údajů o železniční dopravě, vykazují značné rozdíly. Tyto rozdíly v nákladech a zátěži závisí na počtu podniků a objemu shromažďovaných údajů, které se v jednotlivých zemích liší, a rovněž na vnitrostátních systémech sestavování údajů. V některých případech došlo po vstupu nařízení v platnost ke zvýšení počtu železničních podniků, které poskytly údaje, což se odpovídajícím způsobem odrazilo na souvisejících nákladech a zátěži. Nařízení však stanoví prahové hodnoty pro rozsah přepravní činnosti s cílem omezit zátěž spojenou s vykazováním a současně zachovat kvalitu statistik. Země se nicméně domnívají, že údaje o železniční dopravě mají významnou hodnotu a přínos

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

výsledných statistik převažuje nad zátěží a náklady, které vznikají respondentům a statistickým úřadům.

Snížení administrativní zátěže a zjednodušení

Snížení administrativní zátěže je jedním z cílů, na které se Komise trvale zaměřuje. Eurostat ve spolupráci s národními statistickými úřady podnikl konkrétní kroky ke snížení zátěže členských států spojené se sběrem a vykazováním údajů. Mezi tyto kroky patří:

1. Vývoj nástrojů, jako je nástroj Eurostatu pro vizualizaci geografických dat, který usnadňuje vykazování regionálních údajů na úrovni NUTS 2. Uvedený nástroj má vyhledávací funkci, díky které lze vyhledávat pomocí kódů NUTS. Vykazující země mohou zadat název železniční stanice nebo místa odjezdu/příjezdu a tento nástroj uvede příslušný kód NUTS. Eurostat může rovněž vytvořit seznam všech železničních stanic s odpovídajícími kódy NUTS.

2. Nedávno vyvinuté nástroje pro validaci, které vykazujícím zemím umožňují validovat údaje před jejich oficiálním předáním Eurostatu (předběžná validace) a získat zpětnou vazbu týkající se chyb u každého konkrétního souboru údajů.

3. Pravidelná setkání odborníků z členských států, zemí ESVO, kandidátských zemí a potenciálních kandidátských zemí v rámci expertní skupiny Komise pro statistiku železniční dopravy za účelem výměny osvědčených postupů při sběru údajů a zpracování údajů o železniční dopravě.

Z konzultace členských států konané v červnu 2024 vyplynulo, že rámec stanovený nařízením (EU) 2018/643 dostatečně vyhovuje potřebám uživatelů a pro respondenty nepředstavuje nadměrnou zátěž.

## 2.4 VALIDACE A KONTROLY KVALITY OBDRŽENÝCH ÚDAJŮ

Za sběr údajů a jejich předání odpovídají členské státy, avšak Eurostat přijímá veškerá nezbytná opatření, aby zajistil vysokou kvalitu statistik a zjistil veškeré chyby nebo nevěrohodnosti v předaných údajích. Od roku 2023 používá Eurostat propracovaný IT systém pro správu údajů s těmito dvěma zdokonalenými součástmi: nové nástroje pro validaci údajů a výkonný software (systémy statistické analýzy – SAS) pro zpracování, kontrolu kvality a zveřejňování údajů o železniční dopravě.

Vykazující země předávají soubory údajů Eurostatu prostřednictvím portálu EDAMIS, k čemuž používají strukturu kompatibilní se standardem SDMX (standard pro výměnu statistických údajů a metadat). U obdržených souborů údajů se poté použije spolehlivý dvoustupňový validační postup:

- Nejdříve nástroj STRUVAL (strukturální validace) validuje každý soubor údajů z hlediska formátu, úplnosti povinných polí a správnosti použité struktury a kódů.
- Poté nástroj CONVAL (validace obsahu) validuje obsah každého souboru údajů na základě předem stanovených pravidel a prahových hodnot. Vykazující země obdrží pro každý předaný soubor údajů podrobnou zprávu o validaci, která usnadní opravu případných chyb. Eurostat neustále aktualizuje používaná pravidla validace, aby se vyhovělo měnícím se potřebám a zajistila se tvorba vysoce kvalitních statistik.

Celkově je kvalita předávaných údajů velmi dobrá. Všechny vykazující země však v případě, že nástroje sloužící k validaci STRUVAL a CONVAL odhalí chyby, své údaje zrevidují.

V dalším kroku Eurostat kontroluje konzistentnost časových řad a konzistentnost mezi soubory čtvrtletních a ročních údajů o železniční dopravě. Pokud ani jedna z uvedených kontrol neodhalí žádný problém, nebo jakmile země zrevidují své soubory údajů či objasní veškeré nesrovnalosti, údaje se uloží pro další zpracování a zveřejnění v on-line databázi Eurostatu.

## 2.5 METODICKÁ PODPORA PRO ČLENSKÉ STÁTY

Pokud jde o provádění nařízení (EU) 2018/643, požadované údaje o železniční dopravě a vhodnou metodiku pro jejich sestavování, Eurostat poskytuje vykazujícím zemím trvalou podporu.

Schůze expertní skupiny Komise pro statistiku železniční dopravy jsou pro členské státy, země ESVO, kandidátské země a potenciální kandidátské země příležitostí k diskusi o kvalitě údajů, metodických otázkách a nových projektech. Provádění nařízení je rovněž pravidelným bodem pořadu jednání každoročních zasedání koordinační skupiny pro dopravní statistiku.

Referenční příručka o statistice železniční dopravy poskytuje vykazujícím zemím podrobné pokyny k provádění nařízení. Příručka se pravidelně aktualizuje (obvykle jednou ročně), aby poskytovala nejnovější informace, dokumentaci a pokyny týkající se sběru statistických údajů o železniční dopravě.

V roce 2019 publikoval Eurostat společně s Evropskou hospodářskou komisí OSN a Mezinárodním dopravním fórem páté vydání slovníku pojmů pro dopravní statistiku (*Glossary for transport statistics*[7]), který obsahuje aktualizovaný a vylepšený oddíl o železniční dopravě. Tento slovník má sloužit ke standardizaci definic, které se používají v dopravní statistice, na evropské a mezinárodní úrovni. Všechny tři uvedené organizace plánují rozsáhlou aktualizaci tohoto slovníku. Jeho nová verze má být vydána v roce 2025.

## 2.6 ŠÍŘENÍ STATISTIK

On-line databáze Eurostatu

Eurostat zpřístupňuje údaje shromážděné podle nařízení (EU) 2018/643 ve své on-line databázi, která je volně přístupná na jeho internetových stránkách. K dispozici je 26 tabulek o železniční dopravě, které jsou pravidelně aktualizovány a doplňovány podrobnými soubory evropských a vnitrostátních metadat.

Eurostat každých pět let aktualizuje dva soubory údajů týkajících se regionální statistiky (úroveň NUTS 2) o přepravě zboží a cestujících (příloha IV nařízení) a vytváří přibližně 28 souborů údajů (jeden pro každou vykazující zemi) o dopravních tocích v železniční síti (příloha V nařízení). Posledním referenčním rokem, který je pro tyto statistiky k dispozici, je rok 2020.

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (k dispozici v angličtině, francouzštině a němčině).

Produkty pro šíření údajů

Eurostat vydává v sekci *Statistics Explained* dvě stati o železniční dopravě, které poskytují sdělovacím prostředkům a veřejnosti přehled nejdůležitějšího vývoje a analýzu údajů shromážděných podle nařízení (EU) 2018/643:

- *Railway freight transport statistics*[8] *(Statistika železniční přepravy zboží),*
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data*[9] *(Statistika železniční přepravy cestujících – čtvrtletní a roční údaje).*

Tyto stati se každoročně aktualizují po dokončení sběru údajů za daný referenční rok.

Ostatní prostředky šíření údajů

Údaje o železniční dopravě se rovněž šíří prostřednictvím individuálně uzpůsobeného vyhledávání údajů pro uživatele ve zpravodajských článcích (například *Rail freight transport slightly down in 2022*[10] (Železniční nákladní doprava v roce 2022 mírně poklesla)) a dalších publikacích Eurostatu, jako jsou například publikace *Key figures on European transport*[11] (Klíčové údaje o evropské dopravě), *Key figures on Europe*[12] (Klíčové údaje o Evropě) a *Eurostat regional yearbook*[13] (Regionální ročenka Eurostatu). Tyto údaje se dále šíří prostřednictvím publikací dalších generálních ředitelství Komise, zejména těch, které vydává Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (například publikace *Statistical pocketbook*[14] (Statistická příručka)) a Agentura Evropské Unie pro železnice (ERA). Všechny údaje z individuálně uzpůsobeného vyhledávání a z publikací se rovněž zveřejňují v on-line databázi Eurostatu.

Údaje o železniční dopravě lze nalézt také v publikaci *Sustainable Development Monitoring Report*[15] (Monitorovací zpráva o udržitelném rozvoji), v níž je monitorován pokrok při dosahování cíle politiky EU přesunout přepravu zboží ze silnice na železnici a vnitrozemské vodní cesty. Tato zpráva analyzuje, jaký je podíl železniční a vnitrozemské vodní dopravy na vnitrozemské přepravě zboží, a to v tunokilometrech z hlediska krátkodobého a dlouhodobého rozvoje. Dalším hlavním ukazatelem v této publikaci je krátkodobý a dlouhodobý vývoj podílu autobusů a vlaků na vnitrozemské přepravě cestujících.

## 3. DALŠÍ VÝVOJ STATISTIKY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

V rámci Zelené dohody pro Evropu byl předložen soubor transformačních politik napříč hospodářskými odvětvími, včetně dopravy. Statistika železniční přepravy zboží a cestujících poskytuje údaje o objemu přepravovaného zboží, počtech cestujících, počtu ujetých kilometrů, vybavení a infrastruktuře, a tak může být nápomocná při stanovování a sledování politických

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (k dispozici pouze v angličtině).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (k dispozici pouze v angličtině).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (k dispozici pouze v angličtině).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (k dispozici v angličtině, francouzštině a němčině).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (k dispozici v angličtině, francouzštině a němčině).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (k dispozici pouze v angličtině).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (k dispozici pouze v angličtině).

cílů. Tyto údaje jsou shromažďovány především podle nařízení (EU) 2018/643 a částečně prostřednictvím dobrovolného sběru údajů – společného dotazníku Eurostatu/ITF/EHK OSN o statistice vnitrozemské dopravy (*Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics*).

V některých zemích je potenciál pro zveřejňování všech údajů shromážděných podle nařízení (EU) 2018/643 a některých souhrnných ukazatelů EU omezován důvěrností údajů. O tom, jak by bylo možné zmírnit omezení, která z důvěrnosti údajů vyplývají, nepřestávají Eurostat a členské státy jednat.

S cílem dosáhnout širšího pokrytí statistiky železniční dopravy uzavřel Eurostat správní dohodu s Agenturou Evropské unie pro železnice, jejímž účelem je získávat a zveřejňovat údaje týkající se:

- délky tratí a kolejí vybavených evropským systémem řízení železničního provozu (ERTMS),
- počtu železničních stanic vybavených zařízením pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Údaje o tratích vybavených systémem ERTMS jsou každoročně zveřejňovány od třetího čtvrtletí roku 2020. Ostatní výše uvedené údaje budou zveřejněny, jakmile je agentura ERA zpřístupní.

V roce 2022 začaly agentura ERA a Eurostat rovněž koordinovat své úsilí o získání harmonizovanějších a konzistentnějších údajů o železniční infrastruktuře a dopravním zařízení. Hlavním úkolem bylo srovnat georeferenční údaje o traťových úsecích poskytnuté registrem infrastruktury agentury ERA (RINF) s údaji o úsecích železniční sítě předanými podle přílohy V nařízení (EU) 2018/643. To umožnilo určit a zdůvodnit rozdíly v rozsahu mezi oběma soubory statistických údajů a v roce 2023 zveřejnit první mapy dopravních toků podle úseků železniční sítě za referenční rok 2020. Navázaná spolupráce s agenturou ERA přinese usnadnění sběru údajů podle přílohy V za referenční rok 2025, a to díky využití informací z registru infrastruktury (např. názvy železničních stanic a tratí a vlastnosti úseků železniční sítě, které jsou zaznamenány v registru RINF podle jednotlivých traťových úseků).

Eurostat vypracoval matici vzdáleností v železniční síti, která je nápomocná při výpočtu ukazatelů dělby přepravní práce podle třídy vzdálenosti, aniž by to pro vykazující země představovalo další zátěž. Matice vzdáleností v železniční síti vychází z klasifikace regionů podle úrovně NUTS 2, aby odpovídala sběru regionálních údajů o železniční dopravě podle přílohy IV nařízení (EU) 2018/643. Další rozvoj samotné matice vzdáleností závisí na zdokonalování geografických sítí. Její používání však bude záviset především na dostupnosti a kvalitě údajů o železniční dopravě vykazovaných na regionální úrovni (např. je třeba, aby země méně často vykazovaly regiony za použití kódu pro „neznámý region“).

Geografické pokrytí statistik železniční dopravy by mohlo být větší v důsledku budoucího rozšíření EU. Eurostat podporuje kandidátské země a potenciální kandidátské země v jejich úsilí o dosažení souladu s nařízením (EU) 2018/643 tím, že s nimi projednává metodické otázky, kvalitu údajů a budoucí pokrok.

Podle dotazníku, který byl v červnu 2024 zaslán členům expertní skupiny Komise pro statistiku železniční dopravy, členské státy v současné době nepociťují potřebu změn nebo vylepšení nařízení (EU) 2018/643. Zatížení respondentů tak zůstane na současné úrovni. Nicméně nové vnitrostátní, evropské a mezinárodní politické iniciativy zaměřené na udržitelnost a transformaci dopravních systémů mohou vytvořit nové potřeby týkající se údajů. Jakmile budou tyto potřeby známy, budou včas vyhodnoceny a projednány v rámci expertní skupiny pro statistiku železniční dopravy.

## 4. ZÁVĚRY

Zkušenosti a výsledky získané při provádění nařízení (EU) 2018/643 o statistice železniční dopravy jsou i nadále pozitivní. Členské státy plní své povinnosti v oblasti poskytování údajů a zdroje přidělené jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni Komise umožňují dosahovat vysoce kvalitních výsledků. Komise podporuje členské státy při provádění nařízení a motivuje kandidátské země a potenciální kandidátské země, aby získávaly údaje o železniční dopravě od vnitrostátních provozovatelů infrastruktury, železničních podniků nebo jejich vnitrostátních ministerstev dopravy a tyto údaje sestavovaly. Komise modernizovala svůj informační systém pro validaci a zpracování údajů o železniční dopravě, čímž usnadnila práci národních statistických úřadů. Expertní skupina Komise pro statistiku železniční dopravy je nadále subjektem, v němž se aktivně diskutuje o provádění nařízení a jeho možných zlepšeních.

Nařízení (EU) 2018/643 zůstává účinným a účelným nástrojem pro vypracovávání spolehlivých a srovnatelných statistik železniční dopravy na úrovni EU i na vnitrostátní úrovni. Vypracované statistiky jsou šířeny prostřednictvím on-line databáze Eurostatu, článků o statistice, zpravodajských článků a individuálně uzpůsobeného vyhledávání údajů. Statistika železniční dopravy je cenným zdrojem informací pro tvůrce politik, odvětví železniční dopravy a vnitrostátní organizace a pro navrhování a hodnocení politik EU zaměřených na podporu udržitelné, čisté a bezpečné dopravy.