EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.3.2025
COM(2025) 116 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av förordning (EU) 2018/643 om järnvägstransportstatistik

1. INLEDNING

1.1 RAPPORTENS SYFTE

I artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/643 av den 18 april 2018 om järnvägstransportstatistik[1] anges att kommissionen, efter samråd med kommittén för det europeiska statistiksystemet, ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av den förordningen och om den framtida utvecklingen senast den 31 december 2020 och därefter vart fjärde år. Detta är den andra rapport som utarbetats för att uppfylla detta krav[2].

I rapportens första avsnitt beskrivs bakgrund, politiskt sammanhang, dataanvändning och förordningens omfattning. I det andra avsnittet beskrivs medlemsstaternas och kommissionens (Eurostat) genomförande av förordningen, medlemsstaternas börda och kostnader för uppgiftsinsamling, metod- och datakvalitetsfrågor samt de olika sätten att offentliggöra järnvägstransportstatistiken. De sista två avsnitten hänvisar till möjlig framtida utveckling av järnvägstransportstatistiken och ger de viktigaste slutsatserna.

1.2 BAKGRUND TILL DEN RÄTTSLIGA RAMEN

Förordning (EG) nr 91/2003 utarbetades för att förse kommissionen, andra EU-institutioner, nationella förvaltningar och allmänheten med jämförbara, tillförlitliga, harmoniserade, regelbundna och heltäckande statistiska uppgifter om järnvägstransporter av gods och passagerare.

Syftet med de ändringar som infördes 2016 genom förordning (EU) 2016/2032 var att uppdatera och förenkla den ursprungliga rättsakten (och därmed minska bördan på medlemsstaterna). Ändringarna syftade även till att optimera den befintliga rättsliga ramen för europeisk statistik över järnvägstransporter och anpassa den till Lissabonfördraget.

1.3 POLITISKT SAMMANHANG OCH DATAANVÄNDNING

För att utveckla en gemensam transportpolitik i EU krävs djupgående kunskaper om järnvägstransporternas omfattning och utveckling.

Den europeiska gröna given[3] är en tillväxtstrategi som syftar till att göra EU:s ekonomi hållbar genom att vända klimat- och miljöutmaningarna till möjligheter inom alla politikområden och göra omställningen rättvis och inkluderande för alla. År 2022 stod transportsektorn (inklusive internationell bunkring) för omkring 28,9 % av EU:s utsläpp av växthusgaser. För att uppnå klimatneutralitet måste utsläppen från transporter minska med 90 % senast 2050. Godstransporter på järnväg är den hållbara logistiska ryggraden i ekonomin, och järnvägstransporterna bidrar avsevärt till att uppnå klimatmålen i linje med den ekonomiska tillväxten och transportsektorns tillväxt.

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

[2] Den första rapporten antogs den 18 december 2020 (COM (2020) 838 final).

[3] COM(2019) 640 final.

I december 2020 lade kommissionen också fram strategin för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden[4], med en beskrivning av de planerade åtgärderna för att omvandla EU:s transportsystem i linje med ambitionen i den europeiska gröna given. I mobilitetsstrategin eftersträvas en hållbar, prismässigt överkomlig, inkluderande, smart, motståndskraftig och konkurrenskraftig mobilitet, och det krävs en genomgripande omställning av transportsektorn. En inriktning inom mobilitetsstrategin är ökad användning av mindre förorenande transportslag och omläggning av en väsentlig andel av nuvarande inre varutransporter på vägar (75 %) till järnvägar och inre vattenvägar. En av kommissionens prioriteringar på transportområdet för 2024–2029 är att lägga fram en plan för ett ambitiöst europeiskt järnvägsnät för höghastighetståg som ska bidra till att koppla samman EU:s huvudstäder, bland annat genom nattåg, och höja hastigheterna i godstransporter på järnväg.

Under de senaste 25 åren har kommissionen aktivt föreslagit att den europeiska järnvägstransportsektorn ska omstruktureras för att stärka järnvägens ställning i förhållande till andra transportsätt. Kommissionens arbete har inriktats på följande tre centrala mål, som alla är avgörande för utvecklingen av en stark och konkurrenskraftig järnvägssektor:

- Öppna järnvägstransportmarknaden för konkurrens.
- Öka de nationella nätverkens driftskompatibilitet och säkerhet.
- Utveckla infrastruktur för järnvägstransporter.

De uppgifter som samlas in enligt förordning (EU) 2018/643 spelar en viktig roll för beslutsfattandet inom EU och för utformningen och övervakningen av EU:s politik. Resultaten av uppgiftsinsamlingen är avgörande för övervakningen av EU:s järnvägsmarknad och används regelbundet som referens i kommissionens meddelanden, arbetsdokument och konsekvensbedömningar. En djupgående kunskap om marknaden bidrar till att öka konkurrenskraften hos företagen inom sektorn. Med förordningen framställs statistik som också kan användas för att bedöma möjligheterna att flytta varutransporter från vägar till järnvägar.

Medlemsstaterna har dessutom noterat att de uppgifter som samlas in enligt förordningen behövs på nationell nivå för att

- följa utvecklingen av järnvägstransportverksamheten genom övervakning på kort sikt (med hjälp av kvartalsuppgifter) och övervakning på lång sikt (med hjälp av årsuppgifter),
- genomföra nationella trendanalyser och göra jämförelser med andra länder,
- övervaka hur järnvägstransporternas andel av alla europeiska transporter utvecklas jämfört med andra transportsätt (transportmedelsfördelning).

I detta sammanhang har medlemsstaterna angett att uppgifterna används av

- nationella myndigheter,
- universitet, forskningsinstitutioner och modellutvecklare,
- ekonomiska institutioner,

[4] COM(2020) 789 final.

- järnvägssektorn själv (för analys och planering),
- internationella organisationer såsom Internationella transportforumet och FN:s ekonomiska kommission för Europa,
- beslutsfattare på nationell nivå (för planering, övervakning av mål och beslutsfattande).

1.4 MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS

Förordning (EU) 2018/643 är direkt och i sin helhet tillämplig i alla medlemsstater som är skyldiga att lämna de uppgifter som föreskrivs i förordningen. Endast Malta och Cypern, som inte har någon järnvägsinfrastruktur och därför ingen järnvägstransportverksamhet, är inte skyldiga att genomföra förordningen.

Uppgifter om järnvägstransporter lämnas också av tre länder i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) – Norge, Schweiz och Liechtenstein. Fem kandidatländer (Bosnien och Hercegovina, Montenegro, Nordmakedonien, Serbien och Turkiet) lämnar uppgifter på frivillig basis. I juni 2024 skickade Ukraina för första gången en datauppsättning om totala godstransporter på järnväg och totala persontransporter på järnväg för referensåret 2021. Albanien, Georgien, Kosovo* och Moldavien håller för närvarande på att bedöma tillgången till uppgifter och hur de bäst kommer att kunna uppfylla kraven i förordning (EU) 2018/643.

I enlighet med artikel 6 i förordning (EU) 2018/643 levererar länderna följande till Eurostat:

(i) Detaljerad årsstatistik över gods- och persontransporter.

(ii) Kvartalsvis statistik över gods- och persontransporter.

(iii) Regional statistik över gods- och persontransporter på Nuts 2-nivå[5] (vart femte år, för en referensperiod på ett år).

(iv) Statistik över trafikflödet på järnvägsnätet (vart femte år, för en referensperiod på ett år).

(v) Mindre detaljerad årlig statistik över gods- och persontransportverksamhet för järnvägsföretag med en total volym av godstransporter på mindre än 200 miljoner tonkilometer och mindre än 500 000 ton, samt företag med en total volym av persontransporter på mindre än 100 miljoner passagerarkilometer.

2. UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNINGEN

2.1 FULLGÖRANDE AV RÄTTSLIGA SKYLDIGHETER

Medlemsstaterna uppfyller i hög grad sina skyldigheter att leverera uppgifter i enlighet med förordning (EU) 2018/643 och alla medlemsstater levererar regelbundet de datauppsättningar som krävs inom de fastställda tidsfristerna. Korta förseningar kan ibland uppstå på grund av förändringar på nationell nivå (t.ex. it-förändringar eller förändringar på järnvägsmarknaden). Dessa förseningar har dock aldrig påverkat framställningen av järnvägstransportstatistik.

* Denna beteckning påverkar inte ståndpunkter om Kosovos status och är i överensstämmelse med FN:s säkerhetsråds resolution 1244 (1999) och med Internationella domstolens utlåtande om Kosovos självständighetsförklaring.

[5] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 av den 26 maj 2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

Länderna följer den överenskomna metoden och säkerställer framställning av tillförlitlig statistik av hög kvalitet över gods- och persontransporter på järnväg i Europa.

För att förhindra att information om enskilda järnvägsföretag direkt eller indirekt lämnas ut markerar flera medlemsstater de järnvägsuppgifter som de levererar som konfidentiella. I de senaste uppgiftsinsamlingarna behandlades de detaljerade årsuppgifter om järnvägspassagerare som överförts av Belgien, Frankrike, Ungern, Polen och Nederländerna som konfidentiella eller delvis konfidentiella, medan de detaljerade årsuppgifterna om godstransporter på järnväg för Belgien, Polen och Sverige rapporterades helt eller delvis som konfidentiella. En högre grad av konfidentialitet observeras för de regionala uppgifter (Nuts 2-nivå) som samlas in vart femte år. När det gäller konfidentiella uppgifter tillämpar Eurostat regler och åtgärder för att förhindra att de lämnas ut.

2.2 MEDLEMSSTATERNAS METODER FÖR INSAMLING AV UPPGIFTER

Järnvägsföretag samlar in uppgifter enligt de metoder som antagits av varje land och skickar dem till de nationella myndigheter som ansvarar för behandlingen av uppgifterna. Eurostats *Reference Manual on Rail transport statistics*[6] innehåller ett kapitel om nationella metoder, med ett underkapitel om sammanställning av uppgifter och kvalitetsledning.

I en studie av Eurostat från 2021 om utländska företag som är verksamma på inhemska järnvägsnät konstaterades att vissa länder har svårt att erhålla uppgifter från dessa företag, eftersom de inte kan åläggas en rapporteringsskyldighet. I studien rekommenderades vissa åtgärder för att övervinna dessa hinder.

2.3 ADMINISTRATIV BÖRDA OCH KOSTNADER FÖR MEDLEMSSTATERNA

Förordning (EU) 2018/643 har utformats för att begränsa medlemsstaternas börda till ett minimum. De flesta medlemsstater behöver inte vidta extra åtgärder, eftersom deras befintliga processer är tillräckligt utvecklade för att uppfylla förordningens krav på uppgiftsinsamling.

Enligt informationen i de nationella metadata som åtföljer järnvägstransportstatistiken anser de flesta av de rapporterande länderna att arbetsbördan i samband med uppgiftslämnandet är acceptabel. I de flesta av de rapporterande länderna ligger rapporteringsbördan främst hos järnvägsföretag eller järnvägsoperatörer och den begränsas till ett minimum. Uppgiftslämnarna kan överföra de begärda uppgifterna via ett datagränssnitt eller via e-post. Uppgiftslämnarna kontaktas endast om rimlighetsfel inte kan lösas av nationella statistikmyndigheter. Länder som kan kvantifiera kostnaden och bördan för sin insamling av järnvägsuppgifter rapporterar betydande skillnader. Dessa skillnader i kostnader och börda beror på antalet företag och mängden insamlade uppgifter, som varierar från land till land, samt nationella system för sammanställning av uppgifter. I vissa fall har antalet järnvägsföretag som lämnat uppgifter ökat sedan förordningen trädde i kraft, med motsvarande inverkan på därmed sammanhängande börda och kostnader. I förordningen fastställs dock tröskelvärden för transportverksamhetens omfattning för att begränsa rapporteringsbördan samtidigt som statistikens kvalitet upprätthålls. Länderna anser dock att

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

järnvägstransportuppgifterna är av betydande värde och att fördelarna med den resulterande statistiken uppväger bördan och kostnaderna för uppgiftslämnare och statistikbyråer.

Minskning av den administrativa bördan och förenkling

Att minska den administrativa bördan är ett av kommissionens aktuella mål. I samarbete med nationella statistikmyndigheter har Eurostat genomfört särskilda åtgärder för att minska den nationella bördan av insamling och rapportering av uppgifter. Bland dessa åtgärder ingår följande:

1. Utveckling av verktyg såsom Eurostats Geoviewer för att underlätta rapporteringen av regionala uppgifter på Nuts 2-nivå. Eurostats Geoviewer har en sökfunktion som underlättar sökningen efter Nuts-koder. Rapporterande länder kan ange namnet på en järnvägsstation, eller på en avrese- eller ankomstplats, och Geoviewer tillhandahåller den relevanta Nuts-koden. Eurostat kan också ta fram en förteckning över alla järnvägsstationer med motsvarande Nuts-koder.

2. Nyutvecklade valideringsverktyg som gör att rapporterande länder kan validera sina uppgifter innan de officiellt överför dem till Eurostat (förhandsvalidering) och få återkoppling om fel för varje enskild datauppsättning.

3. Regelbundna möten med experter från medlemsstater, Eftaländer, kandidatländer och potentiella kandidater i kommissionens expertgrupp för järnvägstransportstatistik för att utveckla god praxis för uppgiftsinsamling och behandling av järnvägstransportuppgifter.

Enligt ett samråd med medlemsstaterna i juni 2024 är den ram som fastställs i förordning (EU) 2018/643 tillräcklig för att tillgodose användarnas behov utan att en orimlig börda läggs på uppgiftslämnarna.

2.4 VALIDERING OCH KVALITETSKONTROLL AV MOTTAGNA UPPGIFTER

Det är medlemsstaternas ansvar att samla in och överföra uppgifter, men Eurostat vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa statistik av hög kvalitet och upptäcka eventuella fel eller orimligheter i de uppgifter som mottas. Sedan 2023 har Eurostat infört ett sofistikerat it-system för datahantering med två förbättrade komponenter: nya verktyg för datavalidering och kraftfull programvara (*Statistical Analysis Systems* – SAS) för behandling, kvalitetskontroll och offentliggörande av järnvägstransportuppgifter.

De rapporterande länderna överför datauppsättningar till Eurostat via EDAMIS-portalen med hjälp av en struktur som är kompatibel med SDMX-standarden (*Statistical Data and Metadata eXchange*). Mottagna datauppsättningar valideras därefter grundligt i två steg.

- Först valideras med STRUVAL-verktyget (STRUctural VALidation) varje datauppsättning i fråga om format, de obligatoriska fältens fullständighet och korrektheten i den struktur och de koder som använts.
- Därefter valideras med CONVAL-verktyget (CONtent VALidation) innehållet i varje datauppsättning på grundval av fördefinierade regler och tröskelvärden. De rapporterande länderna får en detaljerad valideringsrapport för varje överförd datauppsättning som gör det enkelt att korrigera eventuella fel. Eurostat uppdaterar löpande de valideringsregler som

tillämpas för att tillgodose nya behov och säkerställa att den statistik som framställs är av hög kvalitet.

Överlag är de överförda uppgifterna av mycket god kvalitet. Alla rapporterande länder reviderar dock sina uppgifter om fel upptäcks med valideringsverktygen STRUVAL och CONVAL.

Som ett nästa steg kontrollerar Eurostat samstämmigheten i tidsserierna och mellan datauppsättningarna för kvartalsvisa och årliga järnvägstransportuppgifter. Om det inte vid någon av dessa uppgiftskontroller upptäcks några problem, eller när länderna har reviderat sina datauppsättningar eller förklarat eventuella inkonsekvenser, lagras uppgifterna för vidare behandling och offentliggörande i Eurostats onlinedatabas.

2.5 METODSTÖD TILL MEDLEMSSTATERNA

Eurostat ger de rapporterande länderna kontinuerligt stöd när det gäller genomförandeförordning (EU) 2018/643, de järnvägstransportuppgifter som begärs och lämpliga metoder för att sammanställa dessa.

Mötena i expertgruppen för järnvägstransportstatistik ger medlemsstater, Eftaländer, kandidatländer och potentiella kandidater tillfälle att diskutera uppgifternas kvalitet, metodfrågor och nya projekt. Genomförandet av förordningen är också en stående punkt på dagordningen vid de årliga mötena i samordningsgruppen för transportstatistik.

Handboken *Reference manual on rail transport statistics* ger de rapporterande länderna detaljerad vägledning om förordningens genomförande. Referenshandboken uppdateras regelbundet (vanligtvis en gång om året) så att den innehåller den mest aktuella informationen, dokumentationen och riktlinjerna som är relevanta för insamlingen av järnvägstransportstatistik.

År 2019 offentliggjorde Eurostat, i nära samarbete med FN:s ekonomiska kommission för Europa och Internationella transportforumet, den femte upplagan av *Glossary for transport statistics*[7], som innehåller ett uppdaterat och förbättrat avsnitt om järnvägstransport. Ordlistan syftar till att standardisera definitionerna av transportstatistik på europeisk och internationell nivå. De tre organisationerna planerar en omfattande uppdatering av denna ordlista. En ny version kommer enligt planerna att offentliggöras under 2025.

2.6 SPRIDNING AV UPPGIFTER

Eurostats onlinedatabas

Eurostat offentliggör de uppgifter som samlats in enligt förordning (EU) 2018/643 genom sin onlinedatabas, som är kostnadsfritt tillgänglig på Eurostats webbplats. Det finns 26 tabeller om järnvägstransporter, som uppdateras regelbundet och åtföljs av detaljerade europeiska och nationella metadatafiler.

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (finns på engelska, franska och tyska).

Vart femte år uppdaterar Eurostat två datauppsättningar med regional statistik (Nuts 2-nivå) om gods- och persontransporter (bilaga IV till förordningen) och skapar omkring 28 datauppsättningar (en per rapporterande land) om trafikflödet på järnvägsnätet (bilaga V till förordningen). Det senaste tillgängliga referensåret för denna statistik är 2020.

Produkter för spridning av uppgifter

Eurostat utarbetar två artiklar om järnvägstransporter i *Statistics Explained* som ger medierna och allmänheten en översikt över den mest betydande utvecklingen och en analys av de uppgifter som samlats in enligt förordning (EU) 2018/643:

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

Dessa artiklar uppdateras årligen så snart arbetet med de insamlade uppgifterna har avslutats för ett visst referensår.

Andra sätt att sprida uppgifterna

Uppgifter om järnvägstransporter sprids också via skräddarsydda datautdrag för användare i Eurostats nyhetsartiklar (t.ex. *Rail freight transport slightly down in 2022*[10]) och andra Eurostat-publikationer, såsom *Key figures on European transport*[11], *Key figures on Europe*[12] och *Eurostat regional yearbook*[13]. Uppgifterna sprids också i publikationer från andra generaldirektorat inom kommissionen, särskilt från generaldirektoratet för transport och rörlighet (t.ex. i deras *Statistical pocketbook*[14]), och i publikationer från Europeiska unionens järnvägsbyrå. Alla uppgifter i skräddarsydda utdrag och publikationer offentliggörs också i Eurostats onlinedatabas.

Uppgifter om järnvägstransporter ingår också i *Sustainable Development Monitoring Report*[15] för övervakningen av framstegen med EU:s politiska mål att flytta över godstransporter från vägar till järnvägar och inre vattenvägar. I rapporten analyseras järnvägens och de inre vattenvägarnas andel i tonkilometer av de inre godstransporterna med hänsyn till kortsiktig och långsiktig utveckling. En annan viktig indikator i denna publikation är utvecklingen av andelen bussar och tåg som andel av de inre persontransporterna på kort och lång sikt.

3. FORTSATT UTVECKLING AV JÄRNVÄGSTRANSPORTSTATISTIKEN

I meddelandet om den europeiska gröna given presenterades ett antal omvälvande politiska åtgärder i olika ekonomiska sektorer, däribland transportsektorn. Statistik över gods- och persontransporter på järnväg kan bidra till att fastställa och övervaka politiska mål genom att

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (endast på engelska).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (endast på engelska).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (endast på engelska).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (finns på engelska, franska och tyska).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (finns på engelska, franska och tyska).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (endast på engelska).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (endast på engelska).

tillhandahålla uppgifter om volymen gods som transporteras, antalet passagerare, antalet tillryggalagda kilometer samt utrustning och infrastruktur. Denna information samlas främst in enligt förordning (EU) 2018/643 och delvis genom en frivillig uppgiftsinsamling – *Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics*.

I vissa länder begränsar uppgifternas konfidentialitet möjligheten att offentliggöra alla uppgifter som samlas in enligt förordning (EU) 2018/643, och vissa EU-aggregat. Eurostat och medlemsstaterna diskuterar löpande hur de begränsningar som uppgifternas konfidentialitet medför kan minskas.

För att uppnå en större täckning med järnvägstransportstatistiken har Eurostat undertecknat ett administrativt avtal med Europeiska unionens järnvägsbyrå för att ta emot och offentliggöra uppgifter om

- längden på de linjer och spår som är utrustade med det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS),
- antalet järnvägsstationer som är utrustade med hjälpmedel för personer med nedsatt rörlighet.

Uppgifter om linjer utrustade med ERTMS har offentliggjorts varje år sedan tredje kvartalet 2020. Övriga ovannämnda uppgifter kommer att offentliggöras när de finns tillgängliga från Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Sedan 2022 har Europeiska unionens järnvägsbyrå och Eurostat också samordnat sina insatser för att få fram mer harmoniserade och samstämmiga uppgifter om järnvägsinfrastruktur och transportutrustning. En viktig uppgift var att jämföra de georefererade uppgifter om järnvägssträckor som tillhandahålls av Europeiska unionens järnvägsbyråns infrastrukturregister (RINF) med de uppgifter om nätsegment som levererats i enlighet med bilaga V till förordning (EU) 2018/643. Detta gjorde det möjligt att kartlägga och motivera skillnader i omfattning mellan de två uppsättningarna statistik och gjorde det möjligt att offentliggöra de första kartorna över trafikflödena efter järnvägssegment under 2023 för referensåret 2020. Med det etablerade samarbetet med Europeiska unionens järnvägsbyrå kommer uppgiftsinsamlingen enligt bilaga V för referensåret 2025 att underlättas med hjälp av information från RINF (t.ex. namn på järnvägsstationer och järnvägslinjer samt egenskaper hos nätsegment som registreras i RINF efter linjeavsnitt).

Eurostat har utvecklat en avståndstabell för järnväg för att underlätta beräkningen av indikatorerna för transportmedelsfördelning efter avståndsklass utan att ytterligare börda läggs på de rapporterande länderna. Avståndstabellen för järnväg bygger på regionindelningen på Nuts 2-nivå så att den motsvarar insamlingen av regionala järnvägstransportuppgifter enligt bilaga IV till förordning (EU) 2018/643. Den fortsatta utvecklingen av själva avståndstabellen är beroende av att de geografiska näten förbättras. Dess tillämpning kommer dock främst att bero på tillgången till och kvaliteten på de järnvägsuppgifter som rapporteras på regional nivå (t.ex. en reducering av ländernas rapportering där uppgift om region saknas).

Järnvägstransportstatistikens geografiska täckningen skulle kunna utvidgas till följd av framtida utvidgningar av EU. Eurostat stöder kandidatländernas och de potentiella

kandidaternas ansträngningar för att uppfylla kraven enligt förordning (EU) 2018/643 genom att diskutera metodfrågor, uppgifternas kvalitet och framtida framsteg.

Enligt ett frågeformulär som skickades ut till medlemmarna i expertgruppen för järnvägstransportstatistik i juni 2024 ser medlemsstaterna för närvarande inget behov av förändringar eller förbättringar av förordning (EU) 2018/643. Därmed kommer bördan för uppgiftslämnarna att ligga kvar på nuvarande nivå. Nya nationella, europeiska och internationella politiska initiativ om hållbarhet och omvandling av transportsystemen kan dock skapa nya uppgiftsbehov. När sådana behov har identifierats kommer de i god tid att utvärderas och diskuteras i expertgruppen för järnvägstransportstatistik.

4. SLUTSATSER

Erfarenheterna och resultaten från genomförandet av förordning (EU) 2018/643 om järnvägstransportstatistik är fortsatt positiva. Medlemsstaterna fullgör skyldigheten att leverera uppgifter och de resurser som tilldelas på både nationell nivå och kommissionens nivå gör det möjligt att uppnå resultat av hög kvalitet. Kommissionen stöder medlemsstaterna i deras genomförande av förordningen och uppmuntrar kandidatländer och potentiella kandidater att inhämta och sammanställa järnvägstransportuppgifter från nationella infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag eller de nationella transportministerierna. Kommissionen har moderniserat sitt it-system för validering och behandling av järnvägstransportuppgifter, vilket underlättar de nationella statistikmyndigheternas arbete. Kommissionens expertgrupp för järnvägstransportstatistik är fortsatt det organ där förordningens genomförande och potentiella förbättringar av den aktivt diskuteras.

Förordning (EU) 2018/643 är fortfarande ett effektivt och ändamålsenligt verktyg för att framställa tillförlitlig och jämförbar järnvägstransportstatistik på både EU-nivå och nationell nivå. Den statistik som framställs sprids via Eurostats onlinedatabas, statistiska artiklar, nyhetsartiklar och skräddarsydda datautdrag. Järnvägstransportstatistiken är värdefull för beslutsfattare, järnvägsindustrin och nationella organisationer samt för att utforma och utvärdera EU:s politik som syftar till att främja hållbara, rena och säkra transporter.