EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 24.3.2025
COM(2025) 116 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

rautatieliikenteen tilastoista annetun asetuksen (EU) 2018/643 täytäntöönpanosta

1 JOHDANTO

1.1 KERTOMUKSEN TARKOITUS

Rautatieliikenteen tilastoista 18. huhtikuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/643[1] 9 artiklassa säädetään, että komission on toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle Euroopan tilastojärjestelmää käsittelevää komiteaa kuultuaan kertomus kyseisen asetuksen täytäntöönpanosta ja tulevasta kehityksestä viimeistään 31. joulukuuta 2020 ja sen jälkeen joka neljäs vuosi. Tämä on toinen kertomus, jolla täytetään mainittu vaatimus.[2]

Kertomuksen ensimmäisessä osassa esitellään asetuksen tausta, poliittinen konteksti, tietojen käyttö ja asetuksen soveltaminen. Toisessa osassa kuvataan sitä, miten jäsenvaltiot ja komissio (Eurostat) ovat panneet asetuksen täytäntöön, sekä tarkastellaan jäsenvaltioille tiedonkeruusta aiheutuvia rasitteita ja kustannuksia, menetelmiin ja tietojen laatuun liittyviä kysymyksiä ja rautatieliikenteen tilastojen eri julkaisutapoja. Kahdessa viimeisessä osassa käsitellään rautatieliikenteen tilastojen mahdollista tulevaa kehitystä ja esitetään kertomuksen tärkeimmät päätelmät.

1.2 OIKEUDELLISEN KEHYKSEN TAUSTA

Asetuksen (EY) N:o 91/2003 tarkoituksena oli tuottaa komissiolle, muille EU:n toimielimille, kansallisille hallinnoille ja kansalaisille vertailukelpoisia, luotettavia, yhdenmukaisia, säännöllisiä ja kattavia tilastotietoja rautateiden tavara- ja henkilöliikenteestä.

Asetuksella (EU) 2016/2032 vuonna 2016 tehdyillä muutoksilla pyrittiin päivittämään ja yksinkertaistamaan alkuperäistä säädöstä (ja tällä tavoin vähentämään jäsenvaltioille aiheutuvaa rasitetta). Lisäksi muutoksilla pyrittiin optimoimaan voimassa ollut rautatieliikenteen eurooppalaisia tilastoja koskeva oikeudellinen kehys ja tekemään siitä Lissabonin sopimuksen mukainen.

1.3 POLIITTINEN KONTEKSTI JA TIETOJEN KÄYTTÖ

Yhteisen liikennepolitiikan kehittäminen EU:ssa edellyttää perusteellista tietämystä rautatieliikenteen laajuudesta ja sen kehittymisestä.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[3] on kasvustrategia, jolla EU:n talous on määrä muuttaa kestäväksi kääntämällä ilmasto- ja ympäristöhaasteet mahdollisuuksiksi kaikilla politiikan aloilla ja huolehtimalla siitä, että siirtymä on kaikkien kannalta oikeudenmukainen ja osallistava. Vuonna 2022 liikenneala (ml. kansainvälisen liikenteen polttoaineet) aiheutti noin 28,9 prosenttia EU:n kasvihuonekaasupäästöistä. Ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi liikenteen päästöjä on vähennettävä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Rautateiden tavaraliikenne on talouden kestävän logistiikan tukipilari, ja rautatieliikenne auttaa

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

[2] Ensimmäinen kertomus annettiin 18.12.2020 (COM(2020) 838 final).

[3] COM(2019) 640 final.

merkittävästi edistämään ilmastotavoitteiden saavuttamista niin, että otetaan huomioon talouskasvu ja liikennealan kasvu.

Komissio antoi lisäksi joulukuussa 2020 tiedonannon *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle*[4], jossa esitetään suunnitellut toimet EU:n liikennejärjestelmän muuttamiseksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Liikkuvuutta koskevalla strategialla tavoitellaan visiota kestävästä, kohtuuhintaisesta, osallistavasta, älykkäästä, häiriönsietokykyisestä ja kilpailukykyisestä liikenteestä ja liikkumisesta, ja se edellyttää liikennealan perusteellista muutosta. Yksi liikkuvuutta koskevan strategian lähestymistavoista on lisätä vähemmän saastuttavien liikennemuotojen käyttöä ja siirtää merkittävä osuus sisämaan rahdista (josta tällä hetkellä 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse) rautateillä ja sisävesiväylillä kuljetettavaksi. Yksi komission vuosien 2024–2029 painopisteistä liikenteen alalla on esittää kunnianhimoista eurooppalaista suurnopeusrautatieverkkoa koskeva suunnitelma. Verkolla autetaan yhdistämään EU:n pääkaupungit toisiinsa, myös yöjunayhteyksin, ja nopeutetaan rautateiden tavaraliikennettä.

Viimeksi kuluneiden 25 vuoden aikana komissio on tehnyt aktiivisesti Euroopan rautatieliikennealan uudistamista koskevia ehdotuksia rautateiden aseman vahvistamiseksi muihin liikennemuotoihin verrattuna. Komission työssä on keskitytty kolmeen päätavoitteeseen, jotka kaikki ovat ratkaisevan tärkeitä vahvan ja kilpailukykyisen rautatieliikennealan kehittämiseksi:

- rautatieliikennemarkkinoiden avaaminen kilpailulle
- kansallisten verkkojen yhteentoimivuuden ja turvallisuuden parantaminen
- rautatieliikenneinfrastruktuurin kehittäminen.

Asetuksen (EU) 2018/643 nojalla kerätyillä tiedoilla on tärkeä rooli EU:n päätöksenteossa sekä EU:n toimintapolitiikkojen suunnittelussa ja seurannassa. Tiedonkeruun tulokset ovat olennaisen tärkeitä rautatiemarkkinoiden seurannalle EU:ssa, ja niitä käytetään säännöllisesti viitteinä komission tiedonannoissa, komission yksiköiden valmisteluasiakirjoissa ja vaikutustenarvioinneissa. Markkinoiden perusteellinen tuntemus auttaa parantamaan alan yritysten kilpailukykyä. Asetuksen nojalla tuotetaan tilastoja, joita voidaan käyttää myös arvioitaessa mahdollisuuksia siirtää tavarakuljetuksia maanteiltä rautatieliikenteeseen.

Lisäksi jäsenvaltiot ovat todenneet, että asetuksen nojalla kerättyjä tietoja tarvitaan kansallisella tasolla

- rautatieliikenteen kehityksen seurantaan lyhyellä aikavälillä (käyttäen neljännesvuosittaisia tietoja) ja pitkällä aikavälillä (käyttäen vuosittaisia tietoja)
- kansallisten kehityssuuntausten analysointiin ja vertailuun muiden maiden kanssa
- sen seuraamiseen, miten rautatieliikenteen osuus koko Euroopan liikenteestä kehittyy muihin liikennemuotoihin verrattuna (kulkumuotojakauma).

Jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet, että näihin tarkoituksiin tietoja käyttävät

[4] COM(2020) 789 final.

- kansalliset viranomaiset
- yliopistot, tutkimuslaitokset ja mallintajat
- taloudelliset laitokset
- rautatieala (analysointi ja suunnittelu)
- kansainväliset organisaatiot, kuten kansainvälinen liikennefoorumi ja YK:n Euroopan talouskomissio
- kansallisen tason päätöksentekijät (suunnittelu, tavoitteiden seuranta ja päätöksenteko).

1.4 ASETUKSEN SOVELTAMINEN JÄSENVALTIOISSA JA MUISSA MAISSA

Asetusta (EU) 2018/643 sovelletaan sellaisenaan ja kaikilta osin kaikissa jäsenvaltioissa, ja jäsenvaltioilta edellytetään siinä säädettyjen tietojen toimittamista. Ainoastaan Maltalta ja Kyprokselta, joilla ei ole rautatieinfrastruktuuria eikä siten rautatieliikennettä, ei edellytetä asetuksen täytäntöönpanoa.

Myös kolme Euroopan vapaakauppa-alueen (EFTA) maata – Norja, Sveitsi ja Liechtenstein – toimittaa rautatieliikennettä koskevia tietoja. Viisi ehdokasmaata (Bosnia ja Hertsegovina, Montenegro, Pohjois-Makedonia, Serbia ja Turkki) toimittaa tietoja vapaaehtoisesti. Ukraina toimitti kesäkuussa 2024 ensimmäistä kertaa yhden tietoaineiston rautateiden tavara- ja henkilöliikenteen kokonaismääristä viitevuodelta 2021. Albania, Georgia, Kosovo* ja Moldova arvioivat parhaillaan tietojen saatavuutta ja sitä, miten ne voivat parhaiten täyttää asetuksen (EU) 2018/643 vaatimukset.

Maat toimittavat Eurostatille asetuksen (EU) 2018/643 6 artiklan nojalla

i) tavara- ja henkilöliikenteen yksityiskohtaiset vuosittaiset tilastot
ii) tavara- ja henkilöliikenteen neljännesvuosittaiset tilastot
iii) tavara- ja henkilöliikenteen NUTS[5] 2 -tason alueelliset tilastot (joka viides vuosi yhden vuoden viitejaksolta)
iv) tilastot rautatieverkon liikennevirroista (joka viides vuosi yhden vuoden viitejaksolta)
v) vähemmän yksityiskohtaiset vuosittaiset tilastot sellaisten rautatieyritysten tavaraliikenteestä, joiden tavaraliikenteen kokonaismäärä on vähemmän kuin 200 miljoonaa tonnikilometriä ja vähemmän kuin 500 000 tonnia, ja sellaisten yritysten henkilöliikenteestä, joiden henkilöliikenteen määrä yhteensä on vähemmän kuin 100 miljoonaa henkilökilometriä.

2 ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANON SEURANTA

2.1 OIKEUDELLISTEN VELVOITTEIDEN NOUDATTAMINEN

Asetuksessa (EU) 2018/643 määriteltyjä tietojen toimittamista koskevia velvoitteita noudatetaan hyvin, ja kaikki jäsenvaltiot toimittavat pyydetyt tietoaineistot annetuissa määräajoissa säännöllisesti. Joskus voi esiintyä lyhyitä viivästyksiä kansallisella tasolla tehtyjen muutosten takia (esimerkiksi tietotekniset tai rautatiemarkkinoiden muutokset).

* Tämä nimitys ei vaikuta asemaa koskeviin kantoihin, ja se on YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselman 1244/1999 ja Kansainvälisen tuomioistuimen Kosovon itsenäisyysjulistuksesta antaman lausunnon mukainen.

[5] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1059/2003, annettu 26 päivänä toukokuuta 2003, yhteisestä tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistöstä (NUTS), http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

Nämä viivästykset eivät kuitenkaan ole koskaan vaikuttaneet rautatieliikenteen tilastojen tuottamiseen. Maat noudattavat sovittuja menetelmiä, millä varmistetaan Euroopan rautateiden tavara- ja henkilöliikennettä koskevien laadukkaiden ja luotettavien tilastojen tuottaminen.

Useat jäsenvaltiot merkitsevät lähettämänsä rautateitä koskevat tiedot luottamuksellisiksi, jotta yksittäisiä rautatieyrityksiä koskevat tiedot eivät tulisi julki suoraan tai välillisesti. Viimeisimmissä tiedonkeruissa Alankomaiden, Belgian, Puolan, Ranskan ja Unkarin toimittamia yksityiskohtaisia vuosittaisia rautateiden henkilöliikenteen tietoja käsiteltiin luottamuksellisina tai osittain luottamuksellisina. Lisäksi Belgian, Puolan ja Ruotsin rautateiden tavaraliikennettä koskevat tiedot ilmoitettiin kokonaan tai osittain luottamuksellisina. Viiden vuoden välein kerättävien alueellisten tietojen (NUTS 2 -taso) osalta luottamuksellisuusaste on vielä suurempi. Eurostat soveltaa sääntöjä ja toimenpiteitä luottamuksellisten tietojen julkistamisen estämiseksi.

2.2 JÄSENVALTIOISSA KÄYTETYT TIEDONKERUUMENETELMÄT

Rautatieyritykset keräävät tietoja kussakin maassa hyväksytyillä menetelmillä ja lähettävät ne kansallisille viranomaisille, jotka vastaavat tietojen käsittelystä. Eurostatin rautatieliikenteen tilastoja koskeva käsikirja *Reference Manual on Rail transport statistics*[6] sisältää kansallisia menetelmiä koskevan luvun sekä tiedonkeruuta ja laadunhallintaa koskevan alaluvun.

Kotimaan rautatieverkoissa toimivia ulkomaisia yrityksiä koskevassa Eurostatin vuoden 2021 tutkimuksessa havaittiin, että joillakin mailla on vaikeuksia saada tietoja kyseisiltä yrityksiltä, koska niille ei voida asettaa raportointivelvoitetta. Tutkimuksessa suositeltiin tiettyjä toimenpiteitä näiden esteiden poistamiseksi.

2.3 JÄSENVALTIOILLE AIHEUTUVAT HALLINNOLLISET RASITTEET JA KUSTANNUKSET

Asetus (EU) 2018/643 on laadittu niin, että jäsenvaltioille aiheutuva rasite olisi mahdollisimman pieni. Useimmissa jäsenvaltioissa ei tarvitse toteuttaa lisätoimenpiteitä, koska niiden nykyiset menettelyt ovat riittävän kehittyneitä asetuksen tiedonkeruuvaatimusten täyttämiseksi.

Rautatieliikennettä koskevia tietoja täydentävien kansallisten metatietojen mukaan suurin osa ilmoittavista maista pitää tietojen toimittamiseen liittyvää työmäärää hyväksyttävänä. Useimmissa ilmoittavissa maissa vastaustaakka on pääasiassa rautatieyrityksillä tai liikenteenharjoittajilla, ja se pidetään mahdollisimman pienenä. Vastaajat voivat lähettää vaaditut tiedot tietorajapinnan kautta tai sähköpostitse. Vastaajiin otetaan yhteyttä ainoastaan, jos kansalliset tilastoviranomaiset eivät kykene korjaamaan tietojen uskottavuuteen liittyviä virheitä. Niiden maiden välillä, jotka pystyvät määrällisesti ilmoittamaan rautateitä koskevien tietojen keräämisestä aiheutuvat kustannukset ja rasitteen, on merkittäviä eroja. Nämä kustannuksiin ja rasitteeseen liittyvät erot riippuvat yritysten ja kerättyjen tietojen määrästä, joka vaihtelee maittain, sekä kansallisista tiedonkeruujärjestelmistä. Joissakin tapauksissa vastanneiden rautatieyritysten määrä on kasvanut asetuksen voimaantulon jälkeen, mikä puolestaan vaikuttaa niihin liittyviin kustannuksiin ja rasitteisiin. Asetuksessa on kuitenkin

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

vahvistettu kuljetustoiminnan laajuutta koskevat kynnysarvot, jotta voidaan rajoittaa raportointirasitetta ja samalla säilyttää tilastojen laatu. Maat kuitenkin katsovat, että rautatieliikennettä koskevat tiedot ovat erittäin arvokkaita ja että niistä saatavien tilastojen hyödyt ylittävät vastaajille ja tilastolaitoksille aiheutuvat rasitteet ja kustannukset.

Hallinnollisen rasitteen vähentäminen ja keventäminen

Hallinnollisen rasitteen vähentäminen on yksi komission jatkuvista tavoitteista. Eurostat on yhteistyössä kansallisten tilastoviranomaisten kanssa toteuttanut erityistoimia tietojen keräämisestä ja ilmoittamisesta aiheutuvan kansallisen rasitteen vähentämiseksi. Tällaisia toimia ovat muun muassa seuraavat:

1. Sellaisten työkalujen kehittäminen, joilla helpotetaan NUTS 2 -tason alueellisten tietojen ilmoittamista, kuten Eurostatin karttasovellus. Eurostatin karttasovelluksessa on hakutoiminto, joka helpottaa NUTS-koodien etsimistä. Ilmoittavat maat voivat syöttää karttasovellukseen rautatieaseman tai lähtö-/saapumispaikan nimen, jolloin sovellus antaa siihen liittyvän NUTS-koodin. Eurostat voi myös tuottaa luettelon kaikista rautatieasemista, joilla on tietyt NUTS-koodit.

2. Äskettäin kehitetyt validointityökalut, joiden avulla ilmoittavat maat voivat validoida tietonsa ennen niiden virallista toimittamista Eurostatille (etukäteisvalidointi) ja saada palautetta kussakin tietoaineistossa havaituista virheistä.

3. Rautatieliikenteen tilastoja käsittelevän komission asiantuntijaryhmän säännölliset kokoukset, joissa jäsenvaltioiden, EFTA-maiden, ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden asiantuntijat voivat vaihtaa hyviä käytäntöjä rautatieliikennettä koskevien tietojen keräämiseen ja käsittelyyn liittyen.

Kesäkuussa 2024 järjestetyssä jäsenvaltioiden kuulemisessa todettiin, että asetuksessa (EU) 2018/643 määritelty kehys riittää vastaamaan käyttäjien tarpeisiin aiheuttamatta liiallista rasitetta vastaajille.

2.4 VASTAANOTETTUJEN TIETOJEN VALIDOINTI JA LAADUNTARKASTUKSET

Tietojen kerääminen ja toimittaminen on jäsenvaltioiden vastuulla, mutta Eurostat toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet tilastojen korkean laadun varmistamiseksi ja vastaanotetuissa tiedoissa olevien virheiden tai epäuskottavuuksien havaitsemiseksi. Vuodesta 2023 lähtien Eurostatilla on ollut käytössään kehittynyt tiedonhallintajärjestelmä, johon kuuluu kaksi paranneltua osaa: uudet tietojen validointityökalut sekä tehokas ohjelmisto (Statistical Analysis System, SAS) rautatieliikennettä koskevien tietojen käsittelyä, laadunvarmistusta ja julkaisemista varten.

Ilmoittavat maat toimittavat tietoaineistot Eurostatille EDAMIS-portaalin kautta; käytetyn rakenteen on oltava yhteensopiva SDMX-standardin (Statistical Data and Metadata eXchange) kanssa. Vastaanotettuihin tietoaineistoihin sovelletaan vahvaa kaksivaiheista validointiprosessia:

- Ensin STRUVAL (STRUctural VALidation) -työkalulla validoidaan kunkin tietoaineiston muoto, pakollisten kenttien täyttöaste sekä käytetyn rakenteen ja koodien oikeellisuus.

- Toiseksi CONVAL (CONtent VALidation) -työkalulla validoidaan kunkin tietoaineiston sisältö ennalta määritettyjen sääntöjen ja kynnysarvojen perusteella. Ilmoittavat maat saavat jokaisesta lähetetystä tietoaineistosta yksityiskohtaisen validointiraportin, jotta havaittujen virheiden korjaaminen olisi helpompaa. Eurostat päivittää jatkuvasti sovellettavia validointisääntöjä muuttuvien tarpeiden täyttämiseksi ja tuotettujen tilastojen laadukkuuden varmistamiseksi.

Lähetetyt tiedot ovat yleensä hyvin korkealaatuisia. Kaikki ilmoittavat maat kuitenkin tarkistavat tietonsa, jos STRUVAL- ja CONVAL-validointityökaluilla havaitaan virheitä.

Seuraavassa vaiheessa Eurostat tarkistaa neljännesvuosittaisten ja vuosittaisten rautatieliikennetietojen aikasarjojen johdonmukaisuuden ja eri tietoaineistojen välisen johdonmukaisuuden. Jos missään näistä tietojen tarkastuksista ei havaita ongelmia tai kun maat ovat tarkistaneet tietoaineistonsa tai selittäneet mahdolliset epäjohdonmukaisuudet, tiedot tallennetaan Eurostatin verkkotietokantaan jatkokäsittelyä ja julkaisemista varten.

2.5 MENETELMÄTUKI

Eurostat antaa ilmoittaville maille jatkuvaa tukea asetuksen (EU) 2018/643 täytäntöönpanoa varten sekä pyydettyihin rautaliikennettä koskeviin tietoihin ja niiden kokoamiseen käytettäviin asianmukaisiin menetelmiin liittyen.

Rautatieliikenteen tilastoja käsittelevän asiantuntijaryhmän kokouksissa jäsenvaltiot, EFTA-maat, ehdokasmaat ja mahdolliset ehdokasmaat voivat keskustella tietojen laadusta, menetelmiin liittyvistä kysymyksistä ja uusista hankkeista. Asetuksen täytäntöönpano on säännöllisesti myös liikennetilastojen koordinointiryhmän vuosikokousten asialistalla.

Rautatieliikenteen tilastoja koskevassa käsikirjassa *Reference Manual on Rail transport statistics* ilmoittaville valtioille annetaan yksityiskohtaisia ohjeita asetuksen täytäntöönpanosta. Käsikirjaa päivitetään säännöllisesti (yleensä vuosittain), niin että se sisältää viimeisimmät tiedot, asiakirjat ja ohjeet rautatieliikenteen tilastojen keräämiseen liittyen.

Eurostat julkaisi vuonna 2019 tiiviissä yhteistyössä YK:n Euroopan talouskomission ja kansainvälisen liikennefoorumin kanssa liikennetilastoja koskevan sanaston (*Glossary for transport statistics*[7]) viidennen painoksen, joka sisältää rautatieliikennettä koskevan päivitetyn ja parannellun osion. Sanastolla pyritään yhdenmukaistamaan liikennetilastojen määritelmiä Euroopan ja kansainvälisellä tasolla. Nämä kolme organisaatiota suunnittelevat merkittävää päivitystä sanastoon, ja uusi versio on määrä julkaista vuonna 2025.

2.6 TIETOJEN LEVITTÄMINEN

Eurostatin verkkotietokanta

Eurostat julkaisee asetuksen (EU) 2018/643 nojalla kerätyt tiedot verkkotietokannassaan, joka on vapaasti käytettävissä Eurostatin verkkosivustolla. Rautatieliikennettä koskevia taulukoita

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).

on 26, ja niitä päivitetään säännöllisesti ja täydennetään yksityiskohtaisilla eurooppalaisilla ja kansallisilla metatietotiedostoilla.

Viiden vuoden välein Eurostat päivittää kahta tietoaineistoa tavara- ja henkilöliikenteen alueellisista tilastoista (NUTS 2 -tason tiedot; asetuksen liite IV) ja luo noin 28 tietoaineistoa rautatieverkon liikennevirroista (yksi kutakin ilmoittavaa maata kohti; asetuksen liite V). Näiden tilastojen viimeisimmät tiedot ovat viitevuodelta 2020.

Jakelutuotteet

Eurostat tuottaa kaksi rautatieliikennettä käsittelevää *Statistics Explained* -artikkelia, joissa esitetään tiedotusvälineille ja suurelle yleisölle katsaus merkittävimpiin kehitysaskeleisiin ja analysoidaan asetuksen (EU) 2018/643 nojalla kerättyjä tietoja:

- *Railway freight transport statistics*[8] (Rautateiden tavaraliikenteen tilastot)
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data*[9] (Rautateiden henkilöliikenteen tilastot – neljännesvuosittaiset ja vuosittaiset tiedot).

Näitä artikkeleja päivitetään vuosittain heti kun tiettyä viitevuotta koskeva tiedonkeruu on saatu päätökseen.

Muut tietojen levittämistavat

Rautatieliikennettä koskevia tietoja levitetään myös poimimalla tietoja räätälöidysti käyttäjiä varten Eurostatin uutisartikkeleihin (esim. *Rail freight transport slightly down in 2022*[10]) ja muihin Eurostatin julkaisuihin, kuten *Key figures on European transport*[11], *Key figures on Europe*[12] ja *Eurostat regional yearbook*[13]. Tietoja levitetään myös muiden komission pääosastojen ja erityisesti liikkuvuuden ja liikenteen pääosaston julkaisujen kautta (esim. *Statistical pocketbook*[14]) sekä Euroopan unionin rautatieviraston (ERA) julkaisujen kautta. Kaikki räätälöityihin poimintoihin ja julkaisuihin sisältyvät tiedot julkaistaan myös Eurostatin verkkotietokannassa.

Rautatieliikennettä koskevia tietoja sisältyy myös kestävän kehityksen seurantaraporttiin[15], jossa seurataan edistymistä EU:n politiikkatavoitteessa tavaraliikenteen siirtämisestä maanteiltä rautateille ja sisävesikuljetuksiin. Raportissa analysoidaan rautatie- ja sisävesiliikenteen osuutta sisämaan tavaraliikenteen tonnikilometriosuudesta lyhyen ja pitkän aikavälin kehityksen näkökulmasta. Toinen tässä julkaisussa käsitelty keskeinen indikaattori on se, miten linja-autojen ja junien osuus sisämaan henkilöliikenteestä on kehittynyt lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (saatavilla vain englanniksi).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (saatavilla vain englanniksi).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (saatavilla vain englanniksi).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (saatavilla vain englanniksi).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (saatavilla vain englanniksi).

3 RAUTATIELIIKENTEEN TILASTOJEN KEHITTÄMINEN

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa on esitetty joukko muutosvoimaisia toimintapolitiikkoja talouden eri aloilla, myös liikenteessä. Rautateiden tavara- ja henkilöliikennetilastot voivat auttaa politiikkatavoitteiden asettamisessa ja seurannassa tarjoamalla tietoa kuljetettujen tavaroiden määristä, matkustajamääristä, kuljetuista kilometreistä sekä kalustosta ja infrastruktuurista. Nämä tiedot kerätään pääasiassa asetuksen (EU) 2018/643 nojalla, minkä lisäksi osa tiedoista kerätään vapaaehtoisesti sisämaaliikenteen tilastoja koskevalla Eurostatin, kansainvälinen liikennefoorumin ja YK:n Euroopan talouskomission yhteisellä kyselyllä (*Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics*).

Joissakin maissa tietojen luottamuksellisuus rajoittaa mahdollisuutta julkaista kaikki asetuksen (EU) 2018/643 nojalla kerätyt tiedot ja tietyt EU:ta koskevat yhteenlasketut tiedot. Eurostat ja jäsenvaltiot keskustelevat jatkuvasti siitä, voidaanko tietojen luottamuksellisuudesta johtuvia rajoituksia lieventää ja miten.

Rautatieliikenteen tilastojen kattavuuden laajentamiseksi Eurostat on allekirjoittanut ERAn kanssa hallinnollisen sopimuksen seuraavien tietojen saamisesta ja julkaisemisesta:

- Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä (ERTMS) varustettujen ratojen ja raiteiden pituus
- liikuntarajoitteisille henkilöille tarkoitetuilla järjestelyillä varustettujen rautatieasemien lukumäärä.

ERTMS-järjestelmällä varustettuja ratoja koskevat tiedot on julkaistu vuosittain vuoden 2020 kolmannesta neljänneksestä lähtien. Muut edellä mainitut tiedot julkaistaan, kun ERA asettaa ne saataville.

Vuodesta 2022 lähtien ERA ja Eurostat ovat lisäksi koordinoineet toimiaan, jotta saataisiin yhdenmukaisempia ja johdonmukaisempia tietoja rautatieinfrastruktuurista ja -kalustosta. Yksi keskeisistä tehtävistä oli verrata ERAn infrastruktuurirekisterin (RINF) rautateiden rataosuuksia koskevia georeferoituja tietoja asetuksen (EU) 2018/643 liitteen V nojalla toimitettuihin rataverkon osia koskeviin tietoihin. Näin oli mahdollista tunnistaa perustellut erot näiden kahden tilastoaineiston laajuudessa, ja vuonna 2023 voitiin julkaista ensimmäiset rataosittaisia liikennevirtoja koskevat kartat viitevuoden 2020 osalta. ERAn kanssa tehtävän vakiintuneen yhteistyön lisäksi liitteen V mukaista tiedonkeruuta viitevuodelta 2025 helpotetaan hyödyntämällä infrastruktuurirekisteristä saatuja tietoja (esim. rautatieasemien ja ratojen nimet ja sellaisten rataosuuksien ominaisuudet, jotka on kirjattu infrastruktuurirekisteriin rataosittain).

Eurostat on kehittänyt rautatieliikenteen etäisyysmatriisin, jonka avulla voidaan laskea kulkumuotojakauman indikaattoreita etäisyysluokittain aiheuttamatta lisärasitetta ilmoittaville maille. Rautatieliikenteen etäisyysmatriisi perustuu NUTS 2 -tason alueluokitukseen, joten se vastaa asetuksen (EU) 2018/643 liitteen IV mukaista rautatieliikenteen alueellisten tietojen keräämistä. Itse etäisyysmatriisin kehitys riippuu maantieteellisten verkkojen parantamisesta. Sen käyttöön kuitenkin vaikuttaa pääasiassa

alueellisella tasolla ilmoitettujen rautatietietojen saatavuus ja laatu (esim. maiden vähäisempi raportointi tuntemattomista alueista).

EU:n tulevat laajentumiset voisivat lisätä rautatieliikenteen tilastojen maantieteellistä kattavuutta. Eurostat tukee ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden pyrkimyksiä noudattaa asetusta (EU) 2018/643 keskustelemalla niiden kanssa menetelmiin liittyvistä kysymyksistä, tietojen laadusta ja tulevasta edistyksestä.

Rautatieliikenteen tilastoja käsittelevän asiantuntijaryhmän jäsenille kesäkuussa 2024 lähetetyn kyselyn mukaan jäsenvaltiot eivät näe tällä hetkellä tarvetta muuttaa tai parantaa asetusta (EU) 2018/643. Näin vastaajille aiheutuva rasite säilyy nykyisellä tasolla. Uudet kansalliset, eurooppalaiset ja kansainväliset kestävyyttä ja liikennejärjestelmien muutosta koskevat poliittiset aloitteet voivat kuitenkin luoda uusia tietotarpeita. Kun nämä tarpeet on tunnistettu, ne arvioidaan ja niistä keskustellaan hyvissä ajoin rautatieliikenteen tilastoja käsittelevässä asiantuntijaryhmässä.

4 PÄÄTELMÄT

Rautatieliikenteen tilastoista annetun asetuksen (EU) 2018/643 täytäntöönpanosta saadut kokemukset ja tulokset ovat edelleen myönteisiä. Jäsenvaltiot noudattavat tietojen toimittamista koskevia velvoitteita, ja sekä kansallisella että komission tasolla myönnetyt resurssit mahdollistavat laadukkaiden tulosten saamisen. Komissio tukee jäsenvaltioita asetuksen täytäntöönpanossa ja kannustaa ehdokasmaita ja mahdollisia ehdokasmaita hankkimaan ja kokoamaan rautatieliikennettä koskevia tietoja kansallisilta rataverkon haltijoilta, rautatieyrityksiltä tai kansallisilta liikenneministeriöiltään. Komissio on nykyaikaistanut tietojärjestelmäänsä rautatieliikennettä koskevien tietojen validointia ja käsittelyä varten, mikä helpottaa kansallisten tilastoviranomaisten työtä. Rautatieliikenteen tilastoja käsittelevä komission asiantuntijaryhmä on edelleen elin, jossa keskustellaan aktiivisesti asetuksen täytäntöönpanosta ja sen mahdollisista parannuksista.

Asetus (EU) 2018/643 on yhä tehokas ja toimiva väline luotettavien ja vertailukelpoisten rautatieliikenteen tilastojen tuottamiseen sekä EU:n että jäsenvaltioiden tasolla. Tuotettuja tilastoja julkaistaan Eurostatin verkkotietokannassa, tilasto- ja uutisartikkeleissa sekä räätälöityinä poimintoina. Rautatieliikenteen tilastot ovat arvokkaita päättäjille, rautatiealalle ja kansallisille organisaatioille, ja niitä voidaan hyödyntää suunniteltaessa ja arvioitaessa kestävän, puhtaan ja turvallisen liikenteen edistämiseen tähtääviä EU:n toimintapolitiikkoja.