COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 24.3.2025
COM(2025) 116 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación del Reglamento (UE) 2018/643, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario

1. INTRODUCCIÓN

1.1. FINALIDAD DEL INFORME

El artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/643 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario[1] establece que la Comisión, previa consulta al Comité del Sistema Estadístico Europeo, debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de dicho Reglamento y sobre las novedades futuras, a más tardar el 31 de diciembre de 2020 y, a partir de ese momento, cada cuatro años. El presente informe es el segundo que cumple dicho requisito[2].

La primera sección del presente informe explica de manera general los antecedentes, el contexto político, el uso de datos y el alcance del Reglamento. La segunda sección describe su aplicación por parte de los Estados miembros y la Comisión (Eurostat), la carga y los costes para los Estados miembros en relación con la recopilación de datos, las cuestiones relativas a la metodología y la calidad de los datos, y los distintos medios de publicación de las estadísticas sobre transporte ferroviario. Las últimas dos secciones se refieren a la posible evolución futura de las estadísticas sobre transporte ferroviario y exponen las conclusiones principales del informe.

1.2. ANTECEDENTES DEL MARCO JURÍDICO

El Reglamento (CE) n.º 91/2003 tenía por objetivo proporcionar periódicamente a la Comisión, a otras instituciones de la UE, a los Gobiernos nacionales y al público general datos estadísticos comparables, fidedignos, armonizados y completos sobre el transporte ferroviario de mercancías y pasajeros.

Las modificaciones introducidas en 2016 en el Reglamento (UE) 2016/2032 tenían por objetivo actualizar y simplificar el acto original (y reducir así la carga para los Estados miembros). También tenían el fin de optimizar el marco jurídico existente relativo a las estadísticas europeas sobre transporte ferroviario y de adaptarlo al Tratado de Lisboa.

1.3. CONTEXTO POLÍTICO Y USO DE LOS DATOS

El desarrollo de una política común de transporte en la UE requiere un profundo conocimiento del alcance del transporte ferroviario y de cómo ha evolucionado.

El Pacto Verde Europeo[3] es una estrategia de crecimiento cuya finalidad es hacer que la economía de la UE sea sostenible transformando los retos en materia de clima y medio ambiente en oportunidades en todos los ámbitos de actuación y haciendo que la transición sea justa e integradora para todos. En 2022, el sector del transporte (en particular, los depósitos de combustible internacionales) representaba alrededor del 28,9 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE. Para lograr la neutralidad climática, es necesaria una reducción del 90 % de las emisiones procedentes del transporte de aquí a 2050. El transporte de mercancías por ferrocarril es la columna vertebral logística sostenible de la economía. El

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

[2] El primer informe se adoptó el 18 de diciembre de 2020 [COM(2020) 838 final].

[3] COM(2019) 640 final.

transporte ferroviario contribuye de forma significativa a alcanzar los objetivos climáticos en consonancia con el crecimiento económico y el crecimiento del sector del transporte.

En diciembre de 2020, la Comisión presentó la «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro»[4], en la que se esbozan las medidas previstas para transformar el sistema de transporte de la UE en consonancia con las ambiciones del Pacto Verde Europeo. La Estrategia de movilidad persigue el objetivo de una movilidad sostenible, asequible, inclusiva, inteligente, resiliente y competitiva, y requiere una transformación radical del sector del transporte. Uno de los enfoques de esta Estrategia consiste en aumentar el uso de modos de transporte menos contaminantes y desviar una parte sustancial del transporte interior de mercancías por carretera actual (75 %) hacia el ferrocarril y las vías navegables interiores. Una de las prioridades de la Comisión para el período 2024-2029 en el ámbito del transporte es presentar un plan para una ambiciosa red ferroviaria europea de alta velocidad que ayude a conectar las capitales de la UE, en especial a través de trenes nocturnos, y a acelerar el transporte de mercancías por ferrocarril.

A lo largo de los últimos veinticinco años, la Comisión ha propuesto activamente la reestructuración del mercado ferroviario europeo con el fin de reforzar la posición del transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte. Los esfuerzos de la Comisión se han concentrado en tres objetivos principales, todos ellos esenciales para desarrollar una industria ferroviaria fuerte y competitiva:

- abrir el mercado ferroviario a la competencia;
- aumentar la interoperabilidad y la seguridad de las redes nacionales;
- desarrollar la infraestructura ferroviaria.

Los datos recogidos en virtud del Reglamento (UE) 2018/643 desempeñan un papel importante en la toma de decisiones de la UE y en el diseño y el seguimiento de las políticas de la UE. Los resultados de la recogida de datos son cruciales para el seguimiento del mercado ferroviario en la UE y se utilizan habitualmente como referencia en las comunicaciones de la Comisión, los documentos de trabajo de los servicios de la Comisión y las evaluaciones de impacto de la Comisión. Un conocimiento profundo del mercado ayuda a aumentar la competitividad de las empresas del sector. El Reglamento produce estadísticas que también pueden utilizarse para evaluar el potencial de desviar el transporte de mercancías de la carretera hacia el ferrocarril.

Además, los Estados miembros han observado que los datos recogidos en virtud del Reglamento son necesarios a escala nacional para lo siguiente:

- observar la evolución de la actividad de transporte ferroviario mediante la supervisión a corto plazo (utilizando datos trimestrales) y mediante la supervisión a largo plazo (utilizando datos anuales);
- realizar análisis de tendencias nacionales y ejecutar evaluaciones comparativas con otros países;

[4] COM(2020) 789 final.

- supervisar la evolución de la cuota del transporte ferroviario en el conjunto del transporte en Europa en comparación con otros modos (distribución modal).

En este contexto, los Estados miembros han indicado que los datos son utilizados por:

- autoridades nacionales;
- universidades, centros de investigación y modelistas;
- instituciones económicas;
- la industria ferroviaria, para análisis y planificación;
- organizaciones internacionales, como el Foro Internacional del Transporte y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas;
- responsables políticos a nivel nacional, para planificar, supervisar objetivos y tomar decisiones.

1.4. COBERTURA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES

El Reglamento (UE) 2018/643 se aplica directa e íntegramente a todos los Estados miembros, que están obligados a facilitar los datos que en él se indican. Solo Malta y Chipre, que carecen de infraestructura ferroviaria y, por lo tanto, no tienen actividad de transporte ferroviario, no están obligados a aplicar el Reglamento.

Tres países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) —Liechtenstein, Noruega y Suiza— también proporcionan datos sobre transporte ferroviario. Cinco países candidatos (Bosnia y Herzegovina, Montenegro, Macedonia del Norte, Serbia y Turquía) facilitan datos de forma voluntaria. En junio de 2024, Ucrania envió por primera vez un conjunto de datos sobre el transporte total de mercancías por ferrocarril y el transporte total de viajeros por ferrocarril para el año de referencia 2021. Albania, Georgia, Kosovo* y Moldavia están evaluando actualmente la disponibilidad de datos y la mejor manera de cumplir los requisitos del Reglamento (UE) 2018/643.

De conformidad con el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/643, los países envían a Eurostat:

i) estadísticas anuales detalladas sobre el transporte de mercancías y pasajeros;
ii) estadísticas trimestrales sobre el transporte de mercancías y pasajeros;
iii) estadísticas regionales sobre el transporte de mercancías y pasajeros a nivel NUTS[5] 2 (cada cinco años, por un período de referencia de un año);
iv) estadísticas sobre los flujos de tráfico de la red ferroviaria (cada cinco años, por un período de referencia de un año);
v) estadísticas anuales menos detalladas sobre la actividad de transporte de mercancías y pasajeros de las empresas ferroviarias con un volumen total de transporte de mercancías inferior a 200 millones de toneladas-kilómetro e inferior a 500 000 toneladas, y de las empresas con un volumen total de transporte de pasajeros inferior a 100 millones de pasajeros-kilómetro.

* Esta denominación no afecta a las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la Opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

[5] Reglamento (CE) n.º 1059/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por el que se establece una nomenclatura común de unidades territoriales estadísticas (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

2. SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

2.1. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LEGALES

El nivel de cumplimiento de las obligaciones relativas al suministro de datos establecidas en el Reglamento (UE) 2018/643 es elevado. Todos los Estados miembros presentan los conjuntos de datos solicitados de manera periódica y dentro de los plazos establecidos. En ocasiones pueden producirse breves retrasos debidos a cambios a escala nacional (por ejemplo, cambios informáticos o cambios en el mercado ferroviario). No obstante, estos retrasos nunca han afectado a la producción de estadísticas sobre transporte ferroviario. Los países siguen la metodología acordada, que garantiza la producción de estadísticas fiables y de alta calidad con respecto al transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril en Europa.

Para evitar la divulgación directa o indirecta de información sobre empresas ferroviarias concretas, varios Estados miembros califican como confidenciales los datos ferroviarios enviados. En las últimas recopilaciones de datos, los datos detallados anuales sobre transporte ferroviario de pasajeros transmitidos por Bélgica, Francia, Hungría, Países Bajos y Polonia se trataron como confidenciales o parcialmente confidenciales, mientras que en el caso de Bélgica, Polonia y Suecia, los datos detallados anuales sobre el transporte ferroviario de mercancías se notificaron total o parcialmente como confidenciales. En la recogida de datos quinquenal regional (nivel NUTS 2) se observa un mayor índice de confidencialidad. En el caso de los datos confidenciales, Eurostat aplica normas y medidas para evitar la divulgación de estos.

2.2. MÉTODOS DE RECOGIDA DE DATOS UTILIZADOS EN LOS ESTADOS MIEMBROS

Las empresas ferroviarias recogen los datos con arreglo a los métodos adoptados por cada país y los envían a las autoridades nacionales, que se encargan de su procesamiento. El *Manual de referencia sobre estadísticas de transporte ferroviario*[6] de Eurostat incluye un capítulo dedicado a las metodologías nacionales con un subcapítulo sobre compilación de datos y gestión de la calidad.

Un estudio de Eurostat de 2021 sobre las empresas extranjeras que operan en redes ferroviarias nacionales constató que algunos países tienen dificultades para obtener datos de estas empresas, dado que no se les puede imponer una obligación de notificación. Dicho estudio recomendaba determinadas medidas para superar estos obstáculos.

2.3. CARGA ADMINISTRATIVA Y COSTES PARA LOS ESTADOS MIEMBROS

El Reglamento (UE) 2018/643 está diseñado para reducir al mínimo la carga para los Estados miembros. En la mayoría de los Estados miembros no es necesario adoptar medidas adicionales, ya que los procesos existentes están adecuadamente desarrollados para cumplir los requisitos relativos a la recopilación de datos establecidos en el Reglamento.

Según la información que figura en los metadatos nacionales que complementan los datos sobre el transporte ferroviario, la gran mayoría de los países declarantes consideran que la

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

carga de trabajo que supone el suministro de datos es aceptable. En la mayoría de los países declarantes, la carga de respuesta recae principalmente en las empresas u operadores ferroviarios y se reduce al mínimo. Los encuestados pueden transmitir los datos requeridos a través de una interfaz de datos o por correo electrónico. Solo se contacta a los encuestados si las autoridades nacionales de estadística no pueden resolver los errores de verosimilitud. Los países que pueden cuantificar el coste y la carga de su recopilación de datos ferroviarios comunican disparidades significativas. Estas diferencias de costes y cargas dependen del número de empresas y del volumen de los datos recogidos, que varían de un país a otro, así como de los sistemas nacionales de recopilación de datos. En algunos casos, el número de empresas ferroviarias que responden ha aumentado desde la entrada en vigor del Reglamento, lo que ha impactado en la carga y los costes asociados. Sin embargo, el Reglamento ha establecido umbrales sobre la magnitud de la actividad de transporte para limitar la carga que supone la notificación, mientras se mantiene la calidad de las estadísticas. No obstante, los países consideran que los datos sobre el transporte ferroviario tienen un valor significativo y que el beneficio de las estadísticas resultantes supera la carga y el coste para los encuestados y los institutos de estadística.

Reducción y simplificación de la carga administrativa

La reducción de la carga administrativa es uno de los objetivos permanentes de la Comisión. En cooperación con las autoridades nacionales de estadística, Eurostat ha llevado a cabo acciones específicas a fin de reducir la carga que supone recopilar y notificar datos para los Estados miembros. Entre las acciones mencionadas se incluyen las siguientes:

1. El desarrollo de herramientas, como el geovisor de Eurostat, para facilitar la notificación de datos regionales a nivel NUTS 2. El geovisor de Eurostat tiene una función de búsqueda que facilita la búsqueda de códigos NUTS. Los países declarantes pueden introducir el nombre de una estación ferroviaria, o de un punto de salida/llegada, y el geovisor proporciona el código NUTS adecuado. Eurostat también puede elaborar una lista de todas las estaciones ferroviarias con los códigos NUTS correspondientes.

2. Herramientas de validación de reciente creación, que permiten a los países declarantes validar sus datos antes de transmitirlos oficialmente a Eurostat (validación previa) y recibir observaciones sobre errores específicos para cada conjunto de datos.

3. Reuniones periódicas de expertos de los Estados miembros, los países de la AELC, los países candidatos y los candidatos potenciales en el Grupo de expertos de la Comisión sobre estadísticas de transporte ferroviario, con el fin de intercambiar buenas prácticas en la recogida y el tratamiento de datos sobre el transporte ferroviario.

Una consulta de los Estados miembros en junio de 2024 señaló que el marco definido por el Reglamento (UE) 2018/643 es suficiente para cubrir las necesidades de los usuarios sin imponer una carga excesiva sobre los encuestados.

2.4. VALIDACIÓN Y CONTROLES DE CALIDAD DE LOS DATOS RECIBIDOS

La recogida y transmisión de datos es responsabilidad de los Estados miembros, pero Eurostat toma todas las medidas necesarias para garantizar unas estadísticas de alta calidad y detectar

cualquier error o inverosimilitud en los datos recibidos. Desde 2023, Eurostat ha aplicado un sofisticado sistema informático para la gestión de datos con dos componentes mejorados: nuevas herramientas de validación de datos, y un potente programa informático (Sistemas de Análisis Estadístico o SAS) para el tratamiento, el control de calidad y la publicación de datos sobre el transporte ferroviario.

Los países declarantes transmiten conjuntos de datos a Eurostat a través del portal EDAMIS, usando una estructura compatible con la norma SDMX [*Statistical Data and Metadata eXchange* (Intercambio de Datos y Metadatos Estadísticos)]. A continuación, se aplica un sólido proceso de validación en dos fases a los conjuntos de datos recibidos:

- En primer lugar, la herramienta STRUVAL [STRUctural VALidation (validación estructural)] valida cada conjunto de datos en términos de formato, exhaustividad de los campos obligatorios y corrección de la estructura y los códigos utilizados.
- En segundo lugar, la herramienta CONVAL [CONtent VALidation (validación del contenido)] valida el contenido de cada conjunto de datos sobre la base de normas y umbrales predefinidos. Los países declarantes reciben un informe de validación detallado para cada conjunto de datos transmitido que facilita la corrección de cualquier error. Eurostat actualiza constantemente las normas de validación aplicadas para satisfacer las necesidades cambiantes y garantizar la elaboración de estadísticas de alta calidad.

En general, la calidad de los datos transmitidos es muy buena. Sin embargo, todos los países declarantes revisan sus datos si las herramientas de validación STRUVAL y CONVAL detectan errores.

A continuación, Eurostat comprueba la coherencia de las series cronológicas y la coherencia entre conjuntos de datos de los datos trimestrales y anuales sobre el transporte ferroviario. Si no se detectan problemas en ninguno de esos controles, o si los países han revisado sus conjuntos de datos o han explicado cualquier incoherencia, los datos se almacenan para su posterior tratamiento y publicación en la base de datos en línea de Eurostat.

2.5. APOYO METODOLÓGICO A LOS ESTADOS MIEMBROS

Eurostat proporciona a los países declarantes un apoyo constante en relación con la aplicación del Reglamento (UE) 2018/643, los datos solicitados sobre el transporte ferroviario y la metodología adecuada para su compilación.

Las reuniones del Grupo de expertos sobre estadísticas de transporte ferroviario ofrecen a los Estados miembros, los países de la AELC, los países candidatos y los candidatos potenciales la posibilidad de debatir sobre la calidad de los datos, las cuestiones metodológicas y los nuevos proyectos. La aplicación del Reglamento es también un punto permanente del orden del día de las reuniones anuales del Grupo de coordinación de las estadísticas de transporte.

El *Manual de referencia sobre estadísticas de transporte ferroviario* ofrece a los países declarantes orientaciones detalladas para la aplicación del Reglamento. El manual de referencia se actualiza periódicamente (normalmente cada año) para incluir la información, la documentación y las orientaciones más recientes pertinentes para la recogida de estadísticas sobre transporte ferroviario.

En 2019, en estrecha cooperación con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y el Foro Internacional del Transporte, Eurostat copublicó la quinta edición del *Glosario de estadísticas de transporte*[7], que incluye una sección actualizada y mejorada sobre el transporte ferroviario. El objetivo del glosario es dar uniformidad a las definiciones de las estadísticas de transporte a escala europea e internacional. Las tres organizaciones prevén una actualización importante del glosario. Está previsto publicar una nueva versión en 2025.

2.6. DIFUSIÓN DE DATOS

Base de datos en línea de Eurostat

Eurostat difunde los datos recogidos en virtud del Reglamento (UE) 2018/643 a través de su base de datos en línea, a la que se puede acceder gratuitamente desde el sitio web de Eurostat. Existen veintiséis cuadros sobre transporte ferroviario, que se actualizan periódicamente y se completan con ficheros de metadatos europeos y nacionales detallados.

Cada cinco años, Eurostat actualiza dos conjuntos de datos con estadísticas regionales (nivel NUTS 2) sobre transporte de mercancías y pasajeros (anexo IV del Reglamento) y crea alrededor de veintiocho conjuntos de datos (uno por país declarante) sobre los flujos de tráfico en la red ferroviaria (anexo V del Reglamento). El último año de referencia disponible para estas estadísticas es 2020.

Productos de la difusión

Eurostat elabora dos artículos *Statistics Explained* sobre el transporte ferroviario que ofrecen a los medios de comunicación y al público una visión general de los avances más importantes y un análisis de los datos recogidos en virtud del Reglamento (UE) 2018/643:

- *Estadísticas del transporte ferroviario de mercancías*[8]
- *Estadísticas del transporte ferroviario de pasajeros: datos trimestrales y anuales*[9].

Estos artículos se actualizan anualmente tan pronto como haya finalizado la recogida de datos para un año de referencia determinado.

Otros medios de difusión

Los datos sobre el transporte ferroviario también se difunden a través de extracciones de datos a medida para los usuarios en artículos de prensa de Eurostat (por ejemplo, *Rail freight transport slightly down in 2022*[10] [«El transporte de mercancías por ferrocarril disminuye ligeramente en 2022», documento no disponible en español]) y otras publicaciones de Eurostat, como *Key figures on European transport*[11] [«Cifras clave sobre el transporte europeo», documento no disponible en español], *Key figures on Europe*[12] [«Cifras clave sobre

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (disponible en inglés, francés y alemán).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (disponible solo en inglés).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (disponible solo en inglés).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (disponible solo en inglés).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (disponible en inglés, francés y alemán).

Europa», documento no disponible en español] y *Eurostat regional yearbook*[13] [«Anuario regional de Eurostat», documento no disponible en español]. Los datos también se difunden en las publicaciones de otras direcciones generales de la Comisión, en particular las de la Dirección General de Movilidad y Transportes (por ejemplo, *Statistical pocketbook*[14] [«Libro de bolsillo estadístico», documento no disponible en español]) y en las publicaciones de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE). Todos los datos incluidos en las extracciones personalizadas y en las publicaciones también se publican en la base de datos en línea de Eurostat.

Los datos sobre el transporte ferroviario también se incluyen en el informe de seguimiento sobre desarrollo sostenible[15], que supervisa los avances del objetivo político de la UE de desviar el transporte de mercancías de la carretera hacia el ferrocarril y las vías navegables interiores. Este informe analiza la proporción del ferrocarril y las vías navegables interiores como parte del transporte interior de mercancías en toneladas-kilómetro en términos de desarrollo a corto plazo y desarrollo a largo plazo. Otro indicador principal de esta publicación es la evolución a corto y largo plazo de la proporción de autobuses y trenes como parte del transporte terrestre de pasajeros.

3. DESARROLLO ULTERIOR DE LAS ESTADÍSTICAS SOBRE EL TRANSPORTE FERROVIARIO

El Pacto Verde Europeo ha presentado una serie de políticas transformadoras en todos los sectores económicos, incluido el transporte. Las estadísticas sobre transporte ferroviario de mercancías y pasajeros pueden ayudar a establecer y supervisar los objetivos políticos, proporcionando datos sobre los volúmenes de mercancías transportadas, los números de pasajeros, los kilómetros recorridos y los equipos y las infraestructuras. Esta información se recopila principalmente en virtud del Reglamento (UE) 2018/643 y, en parte, a través de una recogida voluntaria de datos, el cuestionario común de Eurostat, el Foro Internacional del Transporte y la CEPE sobre estadísticas de transporte terrestre.

En algunos países, la confidencialidad de los datos limita las posibilidades de publicar todos los datos recopilados en virtud del Reglamento (UE) 2018/643 y algunos agregados de la UE. Eurostat y los Estados miembros debaten periódicamente cómo pueden paliarse las limitaciones impuestas por la confidencialidad de los datos.

A fin de conseguir una cobertura mayor de las estadísticas sobre transporte ferroviario, Eurostat ha firmado un acuerdo administrativo con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) para recibir y publicar datos relacionados con:

- la longitud de las líneas y vías equipadas con el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, por sus siglas en inglés);
- el número de estaciones de ferrocarril equipadas con instalaciones para personas con movilidad reducida.

[13] https://doi.org/10.2785/606702 (disponible en inglés, francés y alemán).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (disponible solo en inglés).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (disponible solo en inglés).

Los datos de las líneas equipadas con ERTMS se publican anualmente desde el tercer trimestre de 2020. El resto de los datos mencionados se publicarán cuando estén disponibles en la AFE.

Desde 2022, la AFE y Eurostat también han coordinado sus esfuerzos para obtener datos más armonizados y coherentes sobre la infraestructura ferroviaria y los equipos de transporte. Una tarea importante fue comparar los datos georreferenciados sobre tramos de líneas ferroviarias facilitados por el Registro de la Infraestructura de la AFE con los datos sobre segmentos de red enviados de conformidad con el anexo V del Reglamento (UE) 2018/643. Esto permitió identificar y justificar las diferencias de alcance entre los dos conjuntos de estadísticas y permitió publicar los primeros mapas de flujos de tráfico por segmento de la red ferroviaria en 2023 para el año de referencia 2020. Además de la colaboración establecida con la AFE, para el año de referencia 2025, la recogida de datos conforme al anexo V se facilitará mediante el uso de la información del Registro de la Infraestructura (por ejemplo, los nombres de las estaciones y líneas ferroviarias y las características de los segmentos de red registrados en este Registro por secciones de línea).

Eurostat ha desarrollado una matriz de distancias ferroviarias que ayude a calcular los indicadores de distribución modal por clase de distancia, sin imponer cargas adicionales a los países declarantes. La matriz de distancias para el ferrocarril se basa en la clasificación regional conforme al nivel NUTS 2, de manera que coincide con la recogida de datos regionales sobre transporte ferroviario de conformidad con el anexo IV del Reglamento (UE) 2018/643. El desarrollo ulterior de la propia matriz de distancias depende de la mejora de las redes geográficas. Sin embargo, su aplicación dependerá principalmente de la disponibilidad y la calidad de los datos ferroviarios notificados a nivel regional (por ejemplo, una menor notificación de regiones desconocidas por países).

La cobertura geográfica de las estadísticas sobre transporte ferroviario podría ampliarse como consecuencia de futuras ampliaciones de la UE. Eurostat apoya los esfuerzos de los países candidatos y de los candidatos potenciales por cumplir el Reglamento (UE) 2018/643 debatiendo cuestiones metodológicas, la calidad de los datos y los avances futuros.

Según un cuestionario enviado a los miembros del Grupo de expertos sobre estadísticas de transporte ferroviario en junio de 2024, los Estados miembros no ven actualmente ninguna necesidad de modificar o mejorar el Reglamento (UE) 2018/643. Esto mantendrá la carga para los encuestados en el nivel actual. No obstante, las nuevas iniciativas políticas nacionales, europeas e internacionales en materia de sostenibilidad y transformación de los sistemas de transporte pueden generar nuevas necesidades de datos. Una vez determinadas esas necesidades, tendrán que ser evaluadas y debatidas de manera oportuna en el seno del Grupo de expertos sobre estadísticas de transporte ferroviario.

4. CONCLUSIONES

La experiencia adquirida y los resultados obtenidos de la aplicación del Reglamento (UE) 2018/643, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario siguen siendo positivos. Los Estados miembros cumplen las obligaciones de suministro de datos y los recursos asignados, tanto a nivel nacional como de la Comisión, permiten obtener resultados de alta calidad. La Comisión apoya a los Estados miembros en la aplicación del Reglamento y anima a los países candidatos y candidatos potenciales a obtener y recopilar datos sobre el transporte ferroviario

de los administradores de infraestructuras nacionales, las empresas ferroviarias o sus ministerios nacionales de transporte. La Comisión ha modernizado su sistema informático para validar y tratar los datos del transporte ferroviario, lo que facilita el trabajo de las autoridades nacionales de estadística. El Grupo de expertos de la Comisión sobre estadísticas de transporte ferroviario sigue siendo el organismo en el que se debaten activamente la aplicación del Reglamento y sus posibles mejoras.

El Reglamento (UE) 2018/643 sigue siendo un instrumento eficiente y eficaz para la producción de estadísticas fiables y comparables sobre el transporte ferroviario tanto a escala nacional como de la UE. Las estadísticas elaboradas se difunden a través de la base de datos en línea de Eurostat, artículos estadísticos, artículos de prensa y extracciones de datos a medida. Las estadísticas sobre el transporte ferroviario son valiosas para los responsables políticos, la industria ferroviaria y las organizaciones nacionales, así como para diseñar y evaluar las políticas de la UE destinadas a fomentar un transporte sostenible, limpio y seguro.