ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 24.3.2025
COM(2025) 116 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643 για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Απριλίου 2018, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές[1] ορίζει ότι μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και, στη συνέχεια, ανά τετραετία, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Στατιστικού Συστήματος, υποχρεούται να υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και τις μελλοντικές εξελίξεις. Η παρούσα είναι η δεύτερη έκθεση που ανταποκρίνεται στην απαίτηση αυτή[2].

Στην πρώτη ενότητα της παρούσας έκθεσης επεξηγούνται το ιστορικό, το πλαίσιο πολιτικής, η χρήση των στοιχείων και η κάλυψη του κανονισμού. Στη δεύτερη ενότητα περιγράφονται η εφαρμογή του από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή (Eurostat), η επιβάρυνση και το κόστος για τα κράτη μέλη όσον αφορά τη συλλογή στοιχείων, ζητήματα μεθοδολογίας και ποιότητας των στοιχείων, καθώς και τα διάφορα μέσα για τη δημοσίευση των στατιστικών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι δύο τελευταίες ενότητες αναφέρονται στις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις των στατιστικών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και παρουσιάζουν τα κύρια συμπεράσματα της έκθεσης.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Σκοπός του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003 ήταν να παράσχει στην Επιτροπή, σε άλλα θεσμικά όργανα της ΕΕ, στις εθνικές κυβερνήσεις και στο ευρύ κοινό συγκρίσιμα, αξιόπιστα, εναρμονισμένα, τακτικά και πλήρη στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Το 2016 ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/2032 επέφερε τροποποιήσεις που αποσκοπούσαν στην επικαιροποίηση και στην απλούστευση της αρχικής πράξης (και, ως εκ τούτου, στη μείωση της επιβάρυνσης για τα κράτη μέλη). Ένας ακόμα στόχος τους ήταν η βελτιστοποίηση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου όσον αφορά τις ευρωπαϊκές στατιστικές για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και η ευθυγράμμισή του με τη Συνθήκη της Λισαβόνας.

1.3 ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Η ανάπτυξη κοινής πολιτικής μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ απαιτεί σε βάθος γνώση της έκτασης των σιδηροδρομικών μεταφορών και του τρόπου με τον οποίο αυτές έχουν εξελιχθεί.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία[3] είναι μια αναπτυξιακή στρατηγική η οποία έχει ως στόχο να καταστήσει την οικονομία της ΕΕ βιώσιμη, μετατρέποντας τις κλιματικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις σε ευκαιρίες σε όλους τους τομείς πολιτικής και διασφαλίζοντας μια δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς μετάβαση. Το 2022 ο τομέας των μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των διεθνών δεξαμενών καυσίμων) αντιπροσώπευε περίπου το 28,9 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ. Για την επίτευξη της κλιματικής

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

[2] Η πρώτη έκθεση εκδόθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2020 [COM(2020) 838 final].

[3] COM(2019) 640 final.

ουδετερότητας, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων αποτελούν τον βιώσιμο κεντρικό άξονα υλικοτεχνικής υποστήριξης της οικονομίας, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη των κλιματικών στόχων με γνώμονα την οικονομική ανάπτυξη και την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών.

Τον Δεκέμβριο του 2020 η Επιτροπή παρουσίασε επίσης τη «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος»[4], στην οποία περιγράφονται τα προβλεπόμενα βήματα προς τον μετασχηματισμό του συστήματος μεταφορών της ΕΕ σύμφωνα με τις φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Η στρατηγική για την κινητικότητα επιδιώκει το όραμα της βιώσιμης, οικονομικά προσιτής, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνης, ανθεκτικής και ανταγωνιστικής κινητικότητας, και απαιτεί ριζικό μετασχηματισμό του τομέα των μεταφορών. Μία από τις προσεγγίσεις της στρατηγικής για την κινητικότητα συνίσταται στην αύξηση της χρήσης τρόπων μεταφοράς που συνεπάγονται λιγότερη ρύπανση και στη στροφή ενός σημαντικού ποσοστού των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται επί του παρόντος οδικώς (75 %) προς τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Μία από τις προτεραιότητες της Επιτροπής για την περίοδο 2024-2029 στον τομέα των μεταφορών είναι να υποβάλει σχέδιο για ένα φιλόδοξο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας που θα συμβάλει στη σύνδεση των πρωτευουσών της ΕΕ, μεταξύ άλλων μέσω νυχτερινών αμαξοστοιχιών, και στην επιτάχυνση των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Κατά την τελευταία εικοσιπενταετία η Επιτροπή έχει προτείνει με ιδιαίτερη έμφαση την αναδιάρθρωση της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών προκειμένου να ενισχυθεί η θέση τους έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς. Οι προσπάθειες της Επιτροπής επικεντρώνονται σε τρεις κύριους στόχους, οι οποίοι έχουν καίρια σημασία για την ανάπτυξη ενός ισχυρού και ανταγωνιστικού κλάδου σιδηροδρομικών μεταφορών ώστε:

- να διανοιχθεί η αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό·
- να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα και η ασφάλεια των εθνικών δικτύων·
- να αναπτυχθούν υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα στοιχεία που συλλέγονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643 διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της ΕΕ και στον σχεδιασμό και στην παρακολούθηση των ενωσιακών πολιτικών. Τα αποτελέσματα της συλλογής στοιχείων έχουν κρίσιμη σημασία όσον αφορά την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ και χρησιμοποιούνται τακτικά ως στοιχεία αναφοράς στις ανακοινώσεις και στις εκτιμήσεις των επιπτώσεων της Επιτροπής, καθώς και στα έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της. Η σε βάθος γνώση της αγοράς συμβάλλει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του τομέα. Ο κανονισμός παράγει στατιστικές οι οποίες μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση των δυνατοτήτων όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών εμπορευμάτων από το οδικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη επισημαίνουν ότι τα στοιχεία που συλλέγονται στο πλαίσιο του κανονισμού είναι απαραίτητα σε εθνικό επίπεδο για:

[4] COM(2020) 789 final.

- την παρακολούθηση της εξέλιξης της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω βραχυπρόθεσμων ελέγχων (βάσει τριμηνιαίων στοιχείων) και μακροπρόθεσμων ελέγχων (βάσει ετήσιων στοιχείων)·
- τη διενέργεια εθνικών αναλύσεων τάσεων και την εκπόνηση συγκριτικών αξιολογήσεων με άλλες χώρες·
- την παρακολούθηση της εξέλιξης του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο των ευρωπαϊκών μεταφορών σε σύγκριση με άλλα μέσα μεταφοράς (διαχωρισμών κατά τρόπο μεταφοράς).

Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη καταδεικνύουν ότι τα στοιχεία χρησιμοποιούνται από:

- εθνικές αρχές·
- πανεπιστήμια, ερευνητικά ιδρύματα και κατασκευαστές μοντέλων·
- οικονομικά ιδρύματα·
- φορείς της σιδηροδρομικής βιομηχανίας για την ανάλυση και τον σχεδιασμό·
- διεθνείς οργανισμούς, όπως το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών και η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη·
- φορείς χάραξης πολιτικής σε εθνικό επίπεδο, για τον σχεδιασμό, την παρακολούθηση των στόχων και τη λήψη αποφάσεων.

1.4 ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/643 εφαρμόζεται άμεσα και εξ ολοκλήρου σε όλα τα κράτη μέλη, τα οποία υποχρεούνται να παρέχουν τα στοιχεία που προβλέπονται σε αυτόν. Μόνο η Μάλτα και η Κύπρος, οι οποίες δεν διαθέτουν σιδηροδρομικές υποδομές και, επομένως, δεν ασκούν δραστηριότητες στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, δεν υποχρεούνται να εφαρμόσουν τον κανονισμό.

Στοιχεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές παρέχονται επίσης από τρεις χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), και συγκεκριμένα από την Ελβετία, το Λιχτενστάιν και τη Νορβηγία. Πέντε υποψήφιες χώρες (Βόρεια Μακεδονία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Μαυροβούνιο, Σερβία και Τουρκία) παρέχουν στοιχεία σε προαιρετική βάση. Τον Ιούνιο του 2024 για πρώτη φορά η Ουκρανία διαβίβασε ένα σύνολο στοιχείων σχετικά με το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών για το έτος αναφοράς 2021. Η Αλβανία, η Γεωργία, το Κόσοβο* και η Μολδαβία αξιολογούν επί του παρόντος τη διαθεσιμότητα των στοιχείων και τον τρόπο με τον οποίο θα ανταποκριθούν καλύτερα στις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643, οι χώρες διαβιβάζουν στην Eurostat:
(i) ετήσιες λεπτομερείς στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών·
(ii) τριμηνιαίες στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών·

* Η εν λόγω ονομασία δεν θίγει θέσεις ως προς το καθεστώς και συνάδει με την απόφαση 1244(1999) του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών και τη γνωμοδότηση του Διεθνούς Δικαστηρίου σχετικά με τη διακήρυξη της ανεξαρτησίας του Κοσόβου.

(iii) περιφερειακές στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών σε επίπεδο NUTS 2[5] (ανά πενταετία, για περίοδο αναφοράς ενός έτους)·

(iv) στατιστικές σχετικά με τις ροές κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο (ανά πενταετία, για περίοδο αναφοράς ενός έτους)·

(v) λιγότερο λεπτομερείς ετήσιες στατιστικές σχετικά με τη μεταφορική δραστηριότητα για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με συνολικό όγκο μεταφοράς εμπορευμάτων λιγότερο από 200 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα και λιγότερο από 500 000 τόνους, καθώς και επιχειρήσεων με συνολικό όγκο μεταφοράς επιβατών λιγότερο από 100 εκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα.

2. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

2.1 ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Ο βαθμός συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/643 όσον αφορά την παροχή στοιχείων είναι εξαιρετικά ικανοποιητικός, δεδομένου ότι όλα τα κράτη μέλη διαβιβάζουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα τα απαιτούμενα σύνολα στοιχείων εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών. Ορισμένες φορές μπορεί να ανακύπτουν μικρές καθυστερήσεις λόγω αλλαγών σε εθνικό επίπεδο (π.χ. αλλαγές ΤΠ ή στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών). Ωστόσο, οι καθυστερήσεις αυτές δεν είχαν ποτέ αντίκτυπο στην κατάρτιση των στατιστικών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι χώρες τηρούν τη συμφωνηθείσα μεθοδολογία, διασφαλίζοντας ότι καταρτίζονται αξιόπιστες στατιστικές υψηλής ποιότητας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών στην Ευρώπη.

Για να αποτραπεί η άμεση ή έμμεση γνωστοποίηση πληροφοριών σχετικά με μεμονωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αρκετά κράτη μέλη επισημαίνουν τα στοιχεία που διαβιβάζουν σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ως εμπιστευτικά. Στις τελευταίες συλλογές στοιχείων, τα ετήσια λεπτομερή στοιχεία για τους επιβάτες σιδηροδρόμων τα οποία διαβιβάστηκαν από το Βέλγιο, τη Γαλλία, την Ουγγαρία, την Πολωνία και τις Κάτω Χώρες χαρακτηρίστηκαν ως εμπιστευτικά ή εν μέρει εμπιστευτικά, ενώ όσον αφορά το Βέλγιο, την Πολωνία και τη Σουηδία, τα ετήσια λεπτομερή στοιχεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων αναφέρθηκαν εν όλω ή εν μέρει ως εμπιστευτικά. Υψηλότερο ποσοστό εμπιστευτικότητας παρατηρείται στη συλλογή περιφερειακών στοιχείων (επιπέδου NUTS 2) που διαβιβάζονται ανά πενταετία. Σε περιπτώσεις εμπιστευτικών στοιχείων, η Eurostat εφαρμόζει κανόνες και μέτρα για την πρόληψη της δημοσιοποίησής τους.

2.2 ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις συλλέγουν στοιχεία σύμφωνα με τις εγκεκριμένες μεθόδους της εκάστοτε χώρας και τα αποστέλλουν στις εθνικές αρχές που είναι υπεύθυνες για την επεξεργασία τους. Το εγχειρίδιο αναφοράς της Eurostat για τις στατιστικές σχετικά με τις

[5] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, για τη θέσπιση μιας κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

σιδηροδρομικές μεταφορές («Reference Manual on Rail transport statistics»)[6] περιλαμβάνει ειδικό κεφάλαιο σχετικά με τις εθνικές μεθοδολογίες, με υποκεφάλαιο για τη συλλογή στοιχείων και τη διαχείριση ποιότητας.

Όπως προκύπτει από μελέτη της Eurostat του 2021 σχετικά με αλλοδαπές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε εγχώρια σιδηροδρομικά δίκτυα, ορισμένες χώρες δυσκολεύονται να λάβουν στοιχεία από τις εν λόγω επιχειρήσεις διότι δεν μπορούν να τους επιβάλουν την υποχρέωση υποβολής εκθέσεων. Η μελέτη πρότεινε τη λήψη ορισμένων μέτρων για την αντιμετώπιση αυτών των εμποδίων.

2.3 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ και κόστος για τα ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/643 έχει σχεδιαστεί κατά τέτοιον τρόπο, ώστε η επιβάρυνση των κρατών μελών να διατηρείται στο ελάχιστο. Τα περισσότερα κράτη μέλη δεν χρειάζεται να λάβουν πρόσθετα μέτρα, διότι οι υφιστάμενες διαδικασίες που εφαρμόζουν είναι κατάλληλα σχεδιασμένες για την εκπλήρωση των απαιτήσεων συλλογής στοιχείων του κανονισμού.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα εθνικά αρχεία μεταδεδομένων οι οποίες συμπληρώνουν τα στοιχεία σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι περισσότερες χώρες που υποβάλλουν στοιχεία θεωρούν ότι ο φόρτος εργασίας που συνεπάγεται η παροχή των στοιχείων είναι αποδεκτός. Στις περισσότερες χώρες που υποβάλλουν στοιχεία, ο φόρτος ανταπόκρισης επιβαρύνει κυρίως τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τους φορείς εκμετάλλευσης και περιορίζεται στο ελάχιστο. Οι ερευνώμενοι έχουν τη δυνατότητα να διαβιβάζουν τα απαιτούμενα στοιχεία μέσω διεπαφής δεδομένων ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Οι ερευνώμενοι ειδοποιούνται μόνο σε περίπτωση αδυναμίας επίλυσης σφαλμάτων ευλογοφάνειας από τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες. Οι χώρες που είναι σε θέση να ποσοτικοποιήσουν το κόστος και την επιβάρυνση που συνεπάγεται η συλλογή στοιχείων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αναφέρουν σημαντικές διαφορές. Αυτές οι διαφορές όσον αφορά το κόστος και την επιβάρυνση εξαρτώνται από τον αριθμό των επιχειρήσεων και τον όγκο των συλλεγόμενων στοιχείων, ο οποίος διαφέρει από χώρα σε χώρα, καθώς και από τα εθνικά συστήματα συλλογής στοιχείων. Σε ορισμένες περιπτώσεις ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρησέων που απαντούν στις έρευνες έχει αυξηθεί από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, με αντίστοιχο αντίκτυπο στο σχετικό κόστος και τη σχετική επιβάρυνση. Ωστόσο, ο κανονισμός ορίζει όρια όσον αφορά το μέγεθος της μεταφορικής δραστηριότητας για να περιορίσει την επιβάρυνση που συνεπάγεται η υποβολή εκθέσεων διατηρώντας, παράλληλα, την ποιότητα των στατιστικών. Ωστόσο, οι χώρες θεωρούν ότι τα στοιχεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν μεγάλη αξία και ότι το όφελος από τις στατιστικές που προκύπτουν υπερτερεί σε σχέση με την επιβάρυνση και το κόστος για τους ερευνώμενους και τις στατιστικές υπηρεσίες.

Μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης και απλούστευση

Η μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης αποτελεί έναν από τους διαρκείς στόχους της Επιτροπής. Σε συνεργασία με τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, η Eurostat υλοποιεί

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

συγκεκριμένες δράσεις για τη μείωση της εθνικής επιβάρυνσης που συνδέεται με τη συλλογή στοιχείων και την υποβολή εκθέσεων. Στις δράσεις αυτές περιλαμβάνονται:

1. Η ανάπτυξη εργαλείων, όπως το εργαλείο προβολής γεωγραφικών δεδομένων (geo-viewer) της Eurostat, για τη διευκόλυνση της υποβολής περιφερειακών στοιχείων σε επίπεδο NUTS 2. Το εργαλείο προβολής γεωγραφικών δεδομένων της Eurostat διαθέτει λειτουργία αναζήτησης η οποία διευκολύνει την αναζήτηση κωδικών NUTS. Οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία μπορούν να εισαγάγουν το όνομα του σιδηροδρομικού σταθμού ή ένα σημείο αναχώρησης/άφιξης, και το εργαλείο παρέχει τον κατάλληλο κωδικό NUTS. Η Eurostat μπορεί επίσης να καταρτίσει κατάλογο όλων των σιδηροδρομικών σταθμών και των αντίστοιχων κωδικών NUTS.

2. Εργαλεία επικύρωσης που αναπτύχθηκαν πρόσφατα, τα οποία παρέχουν στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία τη δυνατότητα να επικυρώνουν τα στοιχεία τους πριν από την επίσημη διαβίβασή τους στην Eurostat (προ-επικύρωση) και να λαμβάνουν ανατροφοδότηση σχετικά με σφάλματα για κάθε επιμέρους σύνολο στοιχείων.

3. Τακτικές συσκέψεις εμπειρογνωμόνων από τα κράτη μέλη, τις χώρες της ΕΖΕΣ, τις υποψήφιες χώρες και τις δυνάμει υποψήφιες χώρες στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, με σκοπό την ανταλλαγή ορθών πρακτικών όσον αφορά τη συλλογή και την επεξεργασία στοιχείων σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Μια διαβούλευση των κρατών μελών που έλαβε χώρα τον Ιούνιο του 2024 κατέδειξε ότι το πλαίσιο που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/643 είναι επαρκές για την εξυπηρέτηση των αναγκών των χρηστών, χωρίς να επιβάλλεται υπερβολική επιβάρυνση στους ερευνώμενους.

2.4 ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

Η συλλογή και η διαβίβαση στοιχείων αποτελεί ευθύνη των κρατών μελών, αλλά η Eurostat λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει στατιστικές υψηλής ποιότητας και να εντοπίσει τυχόν σφάλματα ή αδυναμίες στα δεδομένα που λαμβάνει. Από το 2023 η Eurostat εφαρμόζει ένα εξελιγμένο σύστημα ΤΠ για τη διαχείριση δεδομένων, το οποίο περιλαμβάνει δύο βελτιωμένες συνιστώσες: νέα εργαλεία για την επικύρωση των δεδομένων· και ισχυρό λογισμικό (συστήματα στατιστικής ανάλυσης — SAS) για την επεξεργασία, τον ποιοτικό έλεγχο και τη δημοσίευση δεδομένων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία διαβιβάζουν σύνολα στοιχείων στην Eurostat μέσω της πύλης EDAMIS χρησιμοποιώντας δομή που είναι συμβατή με το πρότυπο SDMX [Statistical Data and Metadata eXchange (ανταλλαγή στατιστικών στοιχείων και μεταδεδομένων)]. Στη συνέχεια, στα σύνολα στοιχείων που έχουν ληφθεί εφαρμόζεται αξιόπιστη διαδικασία επικύρωσης δύο σταδίων:

- Πρώτον, το εργαλείο STRUVAL [STRUctural VALidation (δομική επικύρωση)] επικυρώνει κάθε σύνολο στοιχείων όσον αφορά τον μορφότυπο, την πληρότητα των υποχρεωτικών πεδίων, καθώς και την ορθότητα της δομής και των κωδικών που χρησιμοποιούνται.

- Δεύτερον, το εργαλείο CONVAL [CONtent VALidation (επικύρωση περιεχομένου)] επικυρώνει το περιεχόμενο κάθε συνόλου στοιχείων βάσει προκαθορισμένων κανόνων και κατώτατων τιμών. Οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία λαμβάνουν λεπτομερή έκθεση επικύρωσης για κάθε σύνολο στοιχείων που διαβιβάστηκε, κάτι που διευκολύνει τη διόρθωση τυχόν σφαλμάτων. Η Eurostat επικαιροποιεί σε συνεχή βάση τους εφαρμοζόμενους κανόνες επικύρωσης προκειμένου να ανταποκρίνεται στις εξελισσόμενες ανάγκες και να διασφαλίζει την παραγωγή στατιστικών υψηλής ποιότητας.

Συνολικά, η ποιότητα των διαβιβαζόμενων στοιχείων κρίνεται ικανοποιητική. Ωστόσο, όλες οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία προβαίνουν σε αναθεώρησή τους σε περίπτωση που εντοπιστούν σφάλματα από τα εργαλεία επικύρωσης STRUVAL και CONVAL.

Στη συνέχεια, η Eurostat ελέγχει τη συνέπεια της χρονοσειράς και την εσωτερική συνοχή των συνόλων στοιχείων που υποβάλλονται σε τριμηνιαία και ετήσια βάση για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Εάν κανένας από τους εν λόγω ελέγχους στα στοιχεία δεν εντοπίσει προβλήματα ή αφού οι χώρες αναθεωρήσουν τα σύνολα στοιχείων τους ή αιτιολογήσουν τυχόν ασυνέπειες, τα στοιχεία αποθηκεύονται για περαιτέρω επεξεργασία και δημοσίευση στη διαδικτυακή βάση δεδομένων της Eurostat.

2.5 ΠΑΡΟΧΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η Eurostat παρέχει συνεχή στήριξη στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643, τα απαιτούμενα στοιχεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και την κατάλληλη μεθοδολογία για τη συλλογή τους.

Συνεδριάσεις της ομάδας εμπειρογνωμόνων για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές παρέχουν στα κράτη μέλη, στις χώρες ΕΖΕΣ, στις υποψήφιες χώρες και στις δυνάμει υποψήφιες χώρες την ευκαιρία να διεξαγάγουν διάλογο σχετικά με την ποιότητα των στοιχείων, ζητήματα μεθοδολογίας και νέες δράσεις. Η εφαρμογή του κανονισμού συγκαταλέγεται επίσης στα τακτικά θέματα της ημερήσιας διάταξης των ετήσιων συνεδριάσεων της συντονιστικής ομάδας για τις στατιστικές μεταφορών.

Το εγχειρίδιο αναφοράς για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές παρέχει καθοδήγηση όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία. Το εγχειρίδιο επικαιροποιείται τακτικά (συνήθως σε ετήσια βάση), ώστε να περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες πληροφορίες, τεκμηρίωση και κατευθυντήριες γραμμές για τη συλλογή στατιστικών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το 2019 η Eurostat, η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη και το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών συνεργάστηκαν στενά και δημοσίευσαν από κοινού την πέμπτη έκδοση του γλωσσαρίου για τις στατιστικές μεταφορών με τίτλο «Glossary for transport statistics»[7], το οποίο περιλαμβάνει επικαιροποιημένη και βελτιωμένη ενότητα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Σκοπός του γλωσσαρίου είναι η τυποποίηση των ορισμών που χρησιμοποιούνται στις στατιστικές μεταφορών σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Οι τρεις οργανισμοί σχεδιάζουν να προβούν σε σημαντική επικαιροποίηση του γλωσσαρίου. Μια νέα έκδοση προγραμματίζεται να δημοσιευθεί το 2025.

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (διατίθεται στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά).

2.6 ΔΙΑΔΟΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Διαδικτυακή βάση δεδομένων της Eurostat

Η Eurostat δημοσιοποιεί τα στοιχεία που συλλέγονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/643 μέσω της διαδικτυακής βάσης δεδομένων που διαθέτει, η οποία είναι δωρεάν προσβάσιμη μέσω του ιστοτόπου της. Υπάρχουν 26 πίνακες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίοι επικαιροποιούνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα και συμπληρώνονται από αρχεία αναλυτικών μεταδεδομένων σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Ανά πενταετία η Eurostat επικαιροποιεί δύο σύνολα στοιχείων με περιφερειακές στατιστικές (επιπέδου NUTS 2) σχετικά με μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών (παράρτημα IV του κανονισμού)· και δημιουργεί περίπου 28 σύνολα στοιχείων (ένα ανά χώρα αναφοράς) σχετικά με τις ροές κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο (παράρτημα V του κανονισμού). Το τελευταίο διαθέσιμο έτος αναφοράς για τις εν λόγω στατιστικές είναι το 2020.

Προϊόντα διάδοσης

Η Eurostat δημοσιεύει στον ιστότοπό της δύο «Statistics Explained» άρθρα σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στα οποία πραγματοποιείται επισκόπηση των σημαντικότερων εξελίξεων η οποία απευθύνεται στα μέσα ενημέρωσης και στο ευρύ κοινό, και ανάλυση των στοιχείων που συλλέγονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643:

- *Railway freight transport statistics (Στατιστικές για τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων)*[8]
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data (Στατιστικές για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών — τριμηνιαία και ετήσια στοιχεία)*[9].

Τα εν λόγω άρθρα επικαιροποιούνται σε ετήσια βάση όταν ολοκληρώνεται η συλλογή στοιχείων για ένα συγκεκριμένο έτος αναφοράς.

Άλλα μέσα διάδοσης

Τα στοιχεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές διαδίδονται επίσης μέσω ειδικά προσαρμοσμένων εξαγωγών στοιχείων για τους χρήστες σε ενημερωτικά άρθρα της Eurostat [π.χ. Rail freight transport slightly down in 2022 (Ελαφρά μείωση των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων το 2022)[10]] και σε άλλες δημοσιεύσεις της Eurostat, όπως αυτές με τίτλο «Key figures on European transport» (Βασικά αριθμητικά στοιχεία για τις ευρωπαϊκές μεταφορές)[11], «Key figures on Europe» (Βασικά αριθμητικά στοιχεία για την Ευρώπη)[12] και «Eurostat regional yearbook» (Περιφερειακή επετηρίδα της Eurostat)[13]. Τα στοιχεία διαδίδονται επίσης στο πλαίσιο των δημοσιεύσεων άλλων Γενικών Διευθύνσεων της Επιτροπής, ιδίως στις δημοσιεύσεις της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (διατίθεται μόνο στα αγγλικά).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (διατίθεται μόνο στα αγγλικά).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (διατίθεται μόνο στα αγγλικά).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (διατίθεται στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (διατίθεται στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά).

[π.χ. Statistical pocketbook (Στατιστικό εγχειρίδιο)[14]], και στις δημοσιεύσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA). Όλα τα δεδομένα που περιλαμβάνονται σε ειδικά προσαρμοσμένες εξαγωγές δεδομένων και σε δημοσιεύσεις δημοσιεύονται επίσης στη διαδικτυακή βάση δεδομένων της Eurostat.

Τα στοιχεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές περιλαμβάνονται επίσης στην έκθεση παρακολούθησης της βιώσιμης ανάπτυξης[15] για την παρακολούθηση της προόδου του στόχου πολιτικής της ΕΕ όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών εμπορευμάτων από τις οδικές στις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Στην εν λόγω έκθεση αναλύεται το μερίδιο των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών στο ποσοστό των εσωτερικών μεταφορών εμπορευμάτων σε τονοχιλιόμετρα όσον αφορά τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη εξέλιξη. Ένας άλλος βασικός δείκτης στο πλαίσιο της εν λόγω έκδοσης είναι η βραχυπρόθεσμη και η μακροπρόθεσμη εξέλιξη του μεριδίου των λεωφορείων και των τρένων στο ποσοστό των εσωτερικών μεταφορών επιβατών.

3. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας παρουσιάστηκε μια δέσμη πολιτικών μετασχηματισμού σε διάφορους οικονομικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών. Οι στατιστικές για τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μπορούν να συμβάλουν στον καθορισμό και στην παρακολούθηση στόχων πολιτικής, δεδομένου ότι παρέχουν στοιχεία σχετικά με τους όγκους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, τον αριθμό των επιβατών, τα διανυόμενα χιλιόμετρα, τον εξοπλισμό και τις υποδομές. Οι πληροφορίες αυτές συλλέγονται κυρίως βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643 και εν μέρει μέσω μιας συλλογής στοιχείων σε προαιρετική βάση —του Κοινού ερωτηματολογίου της Eurostat, του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών και της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) σχετικά με τις στατιστικές για τις εσωτερικές μεταφορές.

Σε ορισμένες χώρες, η εμπιστευτικότητα των στοιχείων περιορίζει τη δυνατότητα δημοσίευσης του συνόλου των στοιχείων που συλλέγονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643 και ορισμένων συγκεντρωτικών στοιχείων της ΕΕ. Η Eurostat και τα κράτη μέλη διεξάγουν διάλογο σε συνεχή βάση σχετικά με το πώς μπορούν να μειωθούν οι περιορισμοί που επιβάλλονται λόγω του εμπιστευτικού χαρακτήρα των στοιχείων.

Προκειμένου να επιτευχθεί ευρύτερη κάλυψη των στατιστικών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η Eurostat υπέγραψε διοικητική συμφωνία με τον ERA για τη λήψη και τη δημοσίευση στοιχείων που αφορούν:

- το μήκος των γραμμών και των τροχιών που είναι εξοπλισμένες με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)·
- τον αριθμό των σιδηροδρομικών σταθμών που διαθέτουν διευκολύνσεις για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

[14] https://doi.org/10.2832/319371 (διατίθεται μόνο στα αγγλικά).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (διατίθεται μόνο στα αγγλικά).

Στοιχεία σχετικά με τις γραμμές που είναι εξοπλισμένες με το σύστημα ERTMS δημοσιεύονται ετησίως από το τρίτο τρίμηνο του 2020. Τα υπόλοιπα από τα προαναφερθέντα στοιχεία θα δημοσιευθούν από τον ERA όταν είναι διαθέσιμα.

Από το 2022 ο ERA και η Eurostat έχουν επίσης συντονίσει τις προσπάθειές τους για την απόκτηση πιο εναρμονισμένων και συνεκτικών στοιχείων σχετικά με τις σιδηροδρομικές υποδομές και τον εξοπλισμό μεταφορών. Μια σημαντική αρμοδιότητα ήταν η σύγκριση των δεδομένων με γεωγραφικές αναφορές σε τμήματα σιδηροδρομικών γραμμών που παρέχονται από το μητρώο σιδηροδρομικής υποδομής (RINF) του ERA με τα στοιχεία για τα τμήματα δικτύου που αποστέλλονται σύμφωνα με το παράρτημα V του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643. Αυτό κατέστησε δυνατό τον εντοπισμό και την αιτιολόγηση διαφορών ως προς το πεδίο εφαρμογής μεταξύ των δύο συνόλων στατιστικών στοιχείων και κατέστησε δυνατή τη δημοσίευση των πρώτων χαρτών ροών κυκλοφορίας ανά τμήμα σιδηροδρομικού δικτύου το 2023 για το έτος αναφοράς 2020. Πέραν της καθιερωμένης συνεργασίας με τον ERA, η συλλογή στοιχείων βάσει του παραρτήματος V για το έτος αναφοράς 2025 θα διευκολυνθεί μέσω της χρήσης πληροφοριών από το RINF (π.χ. ονόματα σιδηροδρομικών σταθμών και γραμμών και χαρακτηριστικά των τμημάτων δικτύου που καταγράφονται στο RINF ανά τμήμα γραμμής).

Η Eurostat έχει αναπτύξει περαιτέρω έναν πίνακα σιδηροδρομικών αποστάσεων, ο οποίος θα διευκολύνει τον υπολογισμό δεικτών διαχωρισμού κατά τρόπο μεταφοράς, ανάλογα με την κατηγορία απόστασης, χωρίς να επιβαρύνονται επιπλέον οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία. Ο πίνακας αποστάσεων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές βασίζεται στην ταξινόμηση των περιφερειών σύμφωνα με το επίπεδο NUTS 2, ώστε να είναι σύμφωνος με τη συλλογή περιφερειακών στοιχείων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως αναφέρεται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643. Η περαιτέρω ανάπτυξη του εν λόγω πίνακα αποστάσεων εξαρτάται από τις βελτιώσεις των γεωγραφικών δικτύων. Ωστόσο, η εφαρμογή του θα εξαρτηθεί κατά κύριο λόγο από τη διαθεσιμότητα και την ποιότητα των σιδηροδρομικών στοιχείων που υποβάλλονται σε περιφερειακό επίπεδο (π.χ. μειωμένη υποβολή εκθέσεων για περιφέρειες που δεν είναι ευρέως γνωστές ανά χώρα).

Η γεωγραφική κάλυψη των στατιστικών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές θα μπορούσε να επεκταθεί στο πλαίσιο μελλοντικών διευρύνσεων της ΕΕ. Η Eurostat στηρίζει τις προσπάθειες των υποψήφιων και των δυνάμει υποψήφιων χωρών ώστε να συμμορφωθούν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/643 διεξάγοντας διάλογο σχετικά με μεθοδολογικά ζητήματα, την ποιότητα των στοιχείων και τη μελλοντική πρόοδο.

Από το ερωτηματολόγιο που αποστάλθηκε στα μέλη της ομάδας εμπειρογνωμόνων για τις στατιστικές σιδηροδρομικών μεταφορών τον Ιούνιο του 2024 προκύπτει ότι προς το παρόν τα κράτη μέλη δεν κρίνουν αναγκαία την τροποποίηση ή τη βελτίωση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643. Με τον τρόπο αυτόν θα διατηρηθεί η επιβάρυνση για τους ερευνώμενους στα τρέχοντα επίπεδα. Ωστόσο, νέες ανάγκες συλλογής στοιχείων μπορεί να δημιουργηθούν από νέες εθνικές, ευρωπαϊκές και διεθνείς πρωτοβουλίες πολιτικής για τη βιωσιμότητα και τον μετασχηματισμό των συστημάτων μεταφορών. Όταν εντοπιστούν οι εν λόγω ανάγκες, θα αξιολογηθούν και θα συζητηθούν εγκαίρως στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων για τις στατιστικές σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πείρα που αποκτάται και τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/643 για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές διατηρούν το θετικό τους πρόσημο. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις παροχής στοιχείων και οι πόροι που διατίθενται τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο Επιτροπής καθιστούν δυνατή την επίτευξη υψηλής ποιότητας αποτελεσμάτων. Η Επιτροπή στηρίζει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή του κανονισμού και ενθαρρύνει τις υποψήφιες και τις δυνάμει υποψήφιες χώρες να λαμβάνουν και να συλλέγουν στοιχεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές από τους εθνικούς διαχειριστές υποδομής, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τα εθνικά υπουργεία Μεταφορών. Η Επιτροπή έχει εκσυγχρονίσει το σύστημα ΤΠ της για την επικύρωση και την επεξεργασία στοιχείων σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, διευκολύνοντας το έργο των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών. Η ομάδα εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές παραμένει ο φορέας στο πλαίσιο του οποίου διεξάγεται ενεργός διάλογος σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού και πιθανές βελτιώσεις του.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/643 εξακολουθεί να αποτελεί αποδοτικό και αποτελεσματικό εργαλείο για την παραγωγή αξιόπιστων και συγκρίσιμων στατιστικών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο σε ενωσιακό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Οι στατιστικές που παράγονται διαδίδονται μέσω της διαδικτυακής βάσης δεδομένων της Eurostat, στατιστικών και ενημερωτικών άρθρων, καθώς και στο πλαίσιο ειδικά προσαρμοσμένων εξαγωγών στοιχείων. Οι στατιστικές για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν πολύτιμο εργαλείο για τους υπευθύνους χάραξης πολιτικής, τον σιδηροδρομικό κλάδο και τους εθνικούς οργανισμούς, καθώς και για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση των πολιτικών της ΕΕ που αποσκοπούν στην προώθηση βιώσιμων, καθαρών και ασφαλών μεταφορών.