



Bryssel den 18.12.2020
COM(2020) 838 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 järnvägstransportstatistik¹ anges att kommissionen, efter samråd med kommittén för det europeiska statistiksystemet, ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av denna förordning och om den framtida utvecklingen senast den 31 december 2020 och därefter vart fjärde år.

I det första avsnittet av denna rapport beskrivs förordningens bakgrund, politiska sammanhang och de länder och den statistik som förordningen omfattar. I det andra avsnittet redogörs för frågor som rör genomförandet av förordningen, medan det tredje och fjärde avsnittet innehåller en beskrivning av eventuell framtida utveckling och slutsatser.

1.2 BAKGRUND TILL DEN RÄTTSLIGA RAMEN

Den första rättsliga grunden för järnvägstransportstatistik var förordning (EG) nr 91/2003². Eftersom denna förordning flera gånger ändrades avsevärt omarbetades den av tydlighetsskäl 2018 till förordning (EU) 2018/643, där alla ändringar samlades i en ny lagtext.

Förordning (EG) nr 91/2003 utarbetades för att förse kommissionen, andra EU-institutioner, nationella regeringar och allmänheten med jämförbara, tillförlitliga, harmoniserade, regelbundna och fullständiga 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 om järnvägstransport och anpassa den till Lissabonfördraget.

1.3 POLITISKT SAMMANHANG

Under de senaste 25 åren har kommissionen aktivt föreslagit att omstrukturera den europeiska järnvägstransportmarknaden för att stärka järnvägarnas ställning i förhållande till andra transportsätt. Kommissionens arbete har inriktats på tre centrala mål, som alla är avgörande för att utveckla en stark och konkurrenskraftig järnvägssektor:

- (1) Öppna järnvägstransportmarknaden för konkurrens.
- (2) Förbättra de nationella nätverkens driftskompatibilitet och säkerhet.
- (3) Utveckla järnvägsinfrastruktur.

Den politiska bakgrunden har mycket stor relevans. I vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*³ fastställdes flera mål för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt järnvägstransportsystem. Sedan dess har man prioriterat att uppnå ett gemensamt europeiskt järnvägsområde genom att i) avlägsna tekniska, administrativa och rättsliga hinder som begränsar tillträdet till nationella järnvägsmarknader, och ii) färdigställa det europeiska höghastighetsnätet för tåg senast 2050, då de flesta passagerarresor på medellånga sträckor bör ske per järnväg.

¹ EUT L 112, 2.5.2018, s. 1.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik (EGT L 14, 21.1.2003, s. 1).

³ KOM(2011) 144 slutlig.

Förutom att stödja politiska behov är de uppgifter som samlas in enligt förordning (EU) 2018/643 även värdefulla för transportföretag, universitet, forskare och modellbyggare som arbetar inom järnvägstransport.

I ett frågeformulär som skickades ut i april 2020 angav medlemsstaterna fördelarna med uppgifterna från järnvägsstatistiken. Enligt deras återkoppling används uppgifterna av nationella myndigheter, forskningsinstitut, järnvägssektorn själv (för analys och planering), EU:s institutioner, internationella organisationer såsom Internationella transportforumet och FN:s ekonomiska kommission för Europa, och beslutsfattare (för planering, övervakning av mål och beslutsfattande). Vidare noterade medlemsstaterna att uppgifterna behövs 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 samt följa hur andelen järnvägstransport av all europeisk transport utvecklas jämfört med andra transportsätt (trafikmedelsfördelningsmodell).

Den europeiska gröna given⁴ är den nya tillväxtstrategin, som ska göra EU:s ekonomi hållbar genom att förvandla klimat- och miljöutmaningarna till möjligheter på alla politikområden och genom att göra omställningen rättvis och inkluderande för alla. I den europeiska gröna given efterlyser man en minskning av transportutsläppen med 90 % fram till 2050, inbegripet följande prioriterade åtgärder för en övergång till hållbar och smart rörlighet:

- Öka multimodala transporter.
- Stödja automatiserade och uppkopplad mobilitet för alla transportsätt.
- Bättre hantera externa kostnader för transportverksamheter genom prissättning.
- Öka produktionen och användningen av hållbara alternativa drivmedel.
- Minska föroreningarna från transporter, i synnerhet i städerna.

För att påskynda denna övergång bör en betydande andel av godstransporterna på väg flyttas över till järnväg och inre vattenvägar (i dag sker 75 % av inlandstransporterna på väg).

1.4 MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS

Förordning (EU) 2018/643 gäller direkt och fullständigt för alla medlemsstater.

Alla medlemsstater måste lämna de uppgifter som föreskrivs i förordningen, förutom Malta och Cypern, som inte har någon järnvägsinfrastruktur och därmed ingen järnvägstransportverksamhet.

Uppgifter om järnvägstransport lämnas också av tre länder i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta): Norge, Schweiz och Liechtenstein. Tre kandidatländer (Montenegro, Nordmakedonien och Turkiet) och ett potentiellt kandidatland (Bosnien och Hercegovina) lämnar uppgifter på frivillig grund.

I enlighet med artikel 6 i förordning (EU) 2018/643 överlämnar länder följande till Eurostat: i) Detaljerad årsstatistik över gods- och persontransporter. ii) Kvartalsvis statistik över gods- och persontransporter. iii) Regional statistik över gods- och persontransporter (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) Årsstatistik om nivån på transportverksamheten för gods- och persontransporter.

Sedan den 1 februari 2020, då Storbritannien lämnade Europeiska unionen, har Eurostat i sina datauppsättningar lagt till det nya aggregatet ”Europeiska unionen – 27 länder (från

⁴ COM(2019) 640 final.

2020)”, där Storbritannien utelämnas. Under övergångsperioden fram till slutet av 2020 fortsätter Storbritannien att lämna in uppgifter till Eurostat, och dessa uppgifter görs tillgängliga för användarna.

2. UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNINGEN

2.1 FULLGÖRANDE AV RÄTTSLIGA SKYLDIGHETER

De skyldigheter som fastställs i förordning (EU) 2018/643 avseende tillhandahållande av uppgifter fullgörs i mycket hög grad och alla medlemsstater lämnar in de begärda uppgiftsuppsättningarna. 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. Länderna följer den överenskomna metoden och säkerställer framställning av tillförlitlig statistik av hög kvalitet över gods- och persontransporter på järnväg i Europa.

2.2 ANVÄNDA METODER FÖR INSAMLING AV UPPGIFTER I MEDLEMSSTATERNA

Järnvägsföretag samlar in uppgifter med de metoder som antagits av varje land och skickar dem till de nationella myndigheterna, som ansvarar för behandlingen av uppgifterna. Eurostats *Reference Manual on Rail transport statistics*⁵ innehåller ett kapitel om nationella metoder, med ett underkapitel om sammanställning av uppgifter och kvalitetsstyrning.

2.3 ADMINISTRATIV BÖRDA PÅ MEDLEMSSTATERNA

Eurostat fäster stor vikt vid minskning av de administrativa bördorna och förenkling. Mot bakgrund av medlemsstaternas återkoppling genomför Eurostat, i samarbete med de nationella statistikbyråerna, särskilda åtgärder för att minska belastningen vid uppgiftsinsamling och rapportering.

På begäran av medlemsstaterna ändrades förordning (EG) nr 91/2003 år 2016 för att minska och förenkla den administrativa bördan på dem. Följande bilagor ändrades:

- Bilaga B – Årsstatistik över godstransporter (förenklad rapportering) – togs bort.
- Bilaga C – Årsstatistik över persontransporter (detaljerad rapportering) – förenklades genom att tabellerna C1 (transporterade passagerare, efter transporttyp – preliminära uppgifter, endast antalet passagerare) och C2 (internationella transporterade passagerare, efter land för påstigning och land för avstigning – preliminära uppgifter, endast antalet passagerare) togs bort.
- Bilaga D – Årsstatistik över persontransporter (förenklad rapportering) – togs bort.
- Bilaga H – Statistik över olyckor – togs bort. Fram till 2016 lämnade medlemsstaterna uppgifter om olyckor till Eurostat och Europeiska järnvägsbyrån. Sedan 2016 lämnas bara sådana uppgifter till byrån för att minska bördan på medlemsstaterna. Byrån skickar sedan uppgifterna till Eurostat för spridning genom dess databas⁶.
- Bilaga I – Lista över järnvägsföretag (rapportering om listan över järnvägsföretag) – togs bort.

⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Reference+manual+on+Rail+Transport+Statistics+%28Version+8.01%29/ed767b61-7fca-470a-a9e2-582e4aabcdcb> (finns endast på engelska).

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (finns på engelska, franska och tyska).

Eurostat har arbetat för att utveckla kraftfullare förfaranden för datavalidering och kvalitetskontroll, vilket kommer att ge medlemsstaterna snabb återkoppling i ett mycket tidigt skede av överföringen av uppgifter.

Enligt de synpunkter som samlades in med hjälp av det frågeformulär som skickades till medlemsstaterna i april 2020 räcker den ram som fastställs i förordning (EU) 2018/643 för att tillgodose användarnas behov utan att lägga en orimlig börda på uppgiftslämnarna. Länderna anser att uppgifterna har ett betydande värde och att den tillhörande bördan och kostnaderna för uppgiftslämnare och statistikkontor i samband med insamlingen av dessa uppgifter kan motiveras med hänsyn till fördelarna. Medlemsstaterna erkänner att miljövänlig logistik är omöjlig utan järnvägstransport, som är en sektor som måste moderniseras och stärkas. För att stödja denna process behövs relevanta och tillförlitliga uppgifter för att fastställa och utvärdera olika åtgärder.

2.4 DATAVALIDERING OCH KVALITETEN PÅ DE STATISTISKA UPPGIFTER SOM TAS EMOT

Även om medlemsstaterna ansvarar för kvaliteten på järnvägstransportstatistiken är det kommissionen som vidtar alla åtgärder som krävs för att upptäcka fel i de uppgifter som den tar emot. Eurostat har ett tillförlitligt it-system för mottagning, validering och behandling av uppgifter och utför flera sorters uppgiftskontroller. När fel upptäcks uppmanas länderna att skicka in reviderade uppgifter.

Vad gäller de tekniska arrangemangen för överföring av uppgifter har man åstadkommit en hög grad av standardisering. Länderna skickar uppgifter till Eurostat via portalen Edamis i den filstruktur och det dokumentationsformat som efterfrågas. Genom en valideringsprocess, som genomförs av det centrala it-systemet, upptäcks grundläggande fel och felaktiga koder tidigt, vilket gör det möjligt att snabbt integrera informationen i Eurostats produktionsdatabas.

När uppgifterna har kommit in i Eurostats produktionsdatabas görs detaljerade kontroller för att säkerställa kvaliteten på de uppgifter som skickats in. Vid dessa kvalitetskontroller kontrolleras överensstämmelsen mellan varje lands rapporteringstabeller, överensstämmelsen mellan dessa tabeller över tid och sammanvändbarheten mellan olika typer av tabeller. Resultaten jämförs även mellan två uppgiftslämnande länder (överensstämmelsekontroller).

Kvaliteten på uppgifterna anses på det stora hela vara god. Insatser krävs dock fortfarande för att minska de asymmetrier som överensstämmelsekontrollerna påvisat, även om vissa av dessa asymmetrier beror på skillnader i nationella metoder och inte enkelt kan undanröjas. Rapporteringen av transiteringsuppgifter måste också förbättras genom att harmonisera metoderna för insamling av uppgifter i de uppgiftslämnande länderna.

2.5 METODSTÖD TILL MEDLEMSSTATERNA

Eurostat ger kontinuerligt metodstöd och tekniskt stöd till de uppgiftslämnande länderna för genomförandet av förordning (EU) 2018/643.

Som en del av detta stöd anordnar Eurostat landsbesök för att diskutera oklarheter. Vartannat år anordnar dessutom Eurostat ett möte med nationella experter (expertgruppen för järnvägstransportstatistik) från alla medlemsstater, Eftaländer, kandidatländer och potentiella kandidatländer för att utbyta god praxis och diskutera uppgifternas kvalitet, metodfrågor och lösningar. Genomförandet av förordningen är också en stående punkt på dagordningen vid mötena för samordningsgruppen för statistik över transport.

Reference Manual on Rail transport statistics ger medlemsstaterna vägledning om hur förordningen ska genomföras. 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*, som innehåller ett uppdaterat och förbättrat avsnitt om järnvägstransport. Ordlistan syftar till att standardisera definitionerna av transportstatistik på europeisk och internationell nivå.

2.6 SPRIDNING AV UPPGIFTER

Eurostat offentliggör de uppgifter som samlats in enligt förordning (EU) 2018/643 genom sin spridningsdatabas, som är tillgänglig kostnadsfritt på Eurostats webbplats. Det finns 26 tabeller om järnvägstransport, som uppdateras regelbundet och kompletteras av detaljerade metadata.

Eurostat tar också fram artiklar där statistiken förklaras, *Statistics Explained*, med analyser av uppgifterna för media och allmänheten⁷. Uppgifterna sprids även genom specialanpassad dataextrahering för användare och beslutsfattare, nyhetsartiklar från Eurostat och Eurostats publikationer (t.ex. statistikboken *Energy, transport and environment statistics*⁸).

3. FORTSATT UTVECKLING AV JÄRNVÄGSTRANSPORTSTATISTIKEN

I meddelandet om den europeiska gröna given aviserades ett antal omvälvande politiska åtgärder i olika ekonomiska sektorer, däribland transport. Statistik över gods- och persontransporter på järnväg kan bidra till att fastställa och övervaka politiska mål genom att tillhandahålla uppgifter om mängden gods som transporteras, antalet passagerare, antalet avverkade kilometer samt utrustning och infrastruktur. Sådan information samlas in enligt förordning (EU) 2018/643 och genom frivilliga frågeformulär.

Datasekretessen i vissa länder begränsar möjligheten att samla in denna information enligt förordning (EU) 2018/643. Tillsammans med medlemsstaterna kommer Eurostat att undersöka om och hur de begränsningar som datasekretessen innebär kan avhjälpas.

För att järnvägstransportstatistiken ska få en större täckning har Eurostat undertecknat ett administrativt avtal med Europeiska järnvägsbyrån för att ta emot och offentliggöra uppgifter om

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

De första uppgifterna, som offentliggjordes under tredje kvartalet av 2020, handlar om längden på de linjer som är utrustade med ERTMS.

Dessutom arbetar Eurostat med att utveckla en avståndstabell för järnväg, som ska hjälpa till att beräkna indikatorerna för färdmedelsfördelning per avståndsklass utan att lägga ytterligare bördor på de uppgiftslämnande länderna. Avståndstabellen för järnväg bygger på Nuts 2-nivån i regionindelningen, så att den motsvarar insamlingen av regionala uppgifter för järnvägstransport i bilaga IV till förordning (EU) 2018/643. Hur avståndstabellen utvecklas beror på hur de geografiska nätverken förbättras. Dess tillämpning beror framför allt på tillgången till och kvaliteten på järnvägsuppgifter på regional nivå.

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Rail> (finns endast på engelska).

⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (finns endast på engelska).

Järnvägstransportstatistikens geografiska omfattning skulle kunna utökas genom framtida utvidgningar av EU och genom att ytterligare länder och/eller internationella organisationer frivilligt deltar genom samarbetsavtal.

Enligt det frågeformulär som skickades ut i april 2020 ser medlemsstaterna för närvarande inget behov av förändringar eller förbättringar av förordning (EU) 2018/643. Inga nya användarbehov behöver behandlas. Nya nationella, europeiska och internationella politiska initiativ om hållbarhet och omvandling av transportsystemen kan dock skapa nya uppgiftsbehov. När sådana behov har identifierats måste de i god tid utvärderas och diskuteras i expertgruppen för järnvägstransportstatistik.

4. SLUTSATSER

Förordning (EU) 2018/643 har genomförts framgångsrikt och resultaten anses vara positiva. En väletablerad mekanism i Eurostat och på nationell nivå gör det möjligt att framställa statistik som är jämförbar och av hög kvalitet.

Eurostat gör sitt yttersta för att hjälpa medlemsstaterna att genomföra förordningen och ta fram statistik av hög kvalitet. Eurostat har utvecklat ett it-system och infört kommunikationsmetoder som syftar till att minimera de uppgiftslämnande ländernas arbetsbörda när det gäller datahantering. Eurostat har även gett vägledning om hur man förbättrar uppgifternas kvalitet och minskar bördan att samla in och rapportera uppgifter.

Järnvägstransportstatistiken tillämpas omedelbart för att utveckla, genomföra och övervaka politiken på nationell och europeisk nivå. Utöver beslutsfattare har ett antal organisationer och andra användare, såsom forskare och analytiker, visat intresse av uppgifterna, och Eurostat garanterar att denna järnvägsstatistik förblir mycket synlig genom att sprida den på en mängd olika sätt.