



V Bruselu dne 18.12.2020
COM(2020) 838 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ
o provádění nařízení (EU) 2018/643 o statistice železniční dopravy

1. ÚVOD

1.1 CÍL ZPRÁVY

Článek 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/643 ze dne 18. dubna 2018 o statistice železniční dopravy¹ stanoví, že Komise musí po konzultaci s Výborem pro Evropský statistický systém předložit Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2020 a poté každé čtyři roky zprávu o provádění uvedeného nařízení.

První oddíl této zprávy popisuje souvislosti nařízení, politický kontext a země a statistiky, na které se toto nařízení vztahuje. Druhý oddíl představuje záležitosti související s prováděním nařízení, zatímco třetí a čtvrtý oddíl popisují možný budoucí vývoj a závěry.

1.2 SOUVISLOSTI PRÁVNÍHO RÁMCE

Výchozím právním základem pro statistiku železniční dopravy bylo nařízení (ES) č. 91/2003². Vzhledem k tomu, že toto nařízení bylo několikrát zásadním způsobem změněno, bylo v roce 2018 z důvodu srozumitelnosti přijato jeho přepracované znění v podobě nařízení (EU) 2018/643, ve kterém jsou všechny změny sloučeny do jednoho nového právního textu.

Nařízení (ES) č. 91/2003 byl vytvořeno k zajištění toho, aby byly Komisi, ostatním orgánům EU, vládám jednotlivých zemí i široké veřejnosti poskytovány srovnatelné, spolehlivé, harmonizované, pravidelné a úplné statistické údaje o železniční přepravě zboží a cestujících.

Cílem změn zavedených v roce 2016 nařízením (EU) 2016/2032 byla aktualizace a zjednodušení původního nařízení (a tím i snížení zátěže členských států). Změny byly zaměřeny také na optimalizaci stávajícího právního rámce pro evropskou statistiku železniční dopravy a na její uvedení do souladu s Lisabonskou smlouvou.

1.3 POLITICKÉ SOUVISLOSTI

Během posledních 25 let Komise aktivně navrhovala restrukturalizaci evropského trhu železniční dopravy, aby se posílilo postavení železnice ve vztahu k jiným druhům dopravy. Komise své úsilí zaměřila na tři hlavní cíle, přičemž všechny jsou pro rozvoj silného a konkurenceschopného železničního průmyslu zásadní:

- 1) otevřít trh železniční dopravy konkurenci;
- 2) zlepšit interoperabilitu a bezpečnost vnitrostátních sítí;
- 3) rozvíjet železniční dopravní infrastrukturu.

Význam z hlediska politiky je velmi vysoký. Bílá kniha nazvaná *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*³ stanoví několik cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje. Od té doby je prioritou dosažení jednotného evropského železničního prostoru: i) odstraněním technických, administrativních a právních překážek, které brání vstupu na vnitrostátní železniční trhy, a ii) dokončením evropské

¹ Úř. věst. L 112, 2.5.2018, s. 1.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003/ES ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy (Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1).

³ KOM(2011) 144 v konečném znění.

vysokorychlostní železniční síť do roku 2050, kdy by se většina cest osobní dopravy na střední vzdálenosti měla uskutečňovat po železnici.

Údaje shromažďované v rámci nařízení (EU) 2018/643 jsou kromě podpory politických potřeb cenné i pro dopravní společnosti, univerzity, výzkumné pracovníky a tvůrce modelů v oblasti železniční dopravy.

V dotazníku rozeslaném v dubnu roku 2020 členské státy uváděly, jaký mají údaje odvozené z železniční statistiky přínos. Podle jejich zpětné vazby tyto údaje využívají: vnitrostátní orgány, výzkumné ústavy, samotné odvětví železniční dopravy k analýze a plánování, orgány EU, mezinárodní organizace, jako je Mezinárodní dopravní fórum a Evropská hospodářská komise OSN, a tvůrci politiky k plánování, sledování cílů a rozhodování. Členské státy dále uváděly, že tyto údaje jsou zapotřebí: ke sledování vývoje činnosti železniční dopravy na základě krátkodobého monitorování (pomocí čtvrtletních údajů) a dlouhodobého monitorování (pomocí ročních údajů), k provádění analýz vnitrostátního vývoje a srovnání s ostatními zeměmi a ke sledování toho, jak se v rámci celé evropské dopravy vyvíjí podíl železniční dopravy v porovnání s jinými druhy dopravy (modální rozdělení).

Zelená dohoda pro Evropu⁴ je nová strategie růstu, jejímž cílem je zajistit udržitelnost hospodářství EU přeměnou klimatických a environmentálních výzev v příležitosti ve všech oblastech politiky a zajištěním, aby tato transformace byla spravedlivá a inkluzivní pro všechny. Zelená dohoda pro Evropu vyzývá k 90% snížení emisí z dopravy do roku 2050, včetně následujících prioritních opatření pro přechod k udržitelné a inteligentní mobilitě:

- posílení „multimodální“ dopravy,
- podpora automatizované a propojené mobility napříč různými druhy dopravy,
- lepší řešení externích nákladů na dopravní činnosti prostřednictvím stanovení cen,
- zvýšení výroby a zavádění udržitelných alternativních pohonných hmot a
- snížení znečištění z dopravy, zejména ve městech.

Aby byl tento přechod urychlen, měla podstatná část silniční nákladní dopravy přesunout na železnici a vnitrozemské vodní cesty (dnes se odehrává 75 % vnitrozemské nákladní dopravy na silnici).

1.4 POKRYTÍ ČLENSKÝCH STÁTŮ A OSTATNÍCH ZEMÍ

Nařízení (EU) 2018/643 se použije přímo a v celém rozsahu na všechny členské státy.

Všechny členské státy jsou povinny poskytovat údaje stanovené v nařízení, s výjimkou Malty a Kypru, které nemají železniční infrastrukturu, a tedy žádnou železniční dopravní činnost.

Údaje o železniční dopravě poskytují také tři země Evropské zóny volného obchodu (ESVO) – Norsko, Švýcarsko a Lichtenštejnsko. Tři kandidátské země (Černá Hora, Severní Makedonie a Turecko) a jedna potenciální kandidátská země (Bosna a Hercegovina) poskytují údaje dobrovolně.

V souladu s článkem 6 nařízení (EU) 2018/643 zasílají země Eurostatu: i) podrobnou roční statistiku přepravy zboží a cestujících; ii) čtvrtletní statistiku přepravy zboží a cestujících; iii) regionální statistiku přepravy zboží a cestujících (každých pět let, po dobu referenčního období v délce jednoho roku); iv) statistiku dopravních proudů v železniční síti (každých pět let, po dobu referenčního období v délce jednoho roku) a v) roční statistiku objemu přepravní činnosti při přepravě zboží a cestujících.

⁴ COM(2019) 640 final.

Od 1. února 2020, kdy Spojené království opustilo Evropskou unii, doplnil Eurostat do svých souborů údajů nový souhrnný údaj „Evropská unie – 27 zemí (od roku 2020)“, který nezahrnuje Spojené království. Během přechodného období do konce roku 2020 Spojené království nadále zasílá Eurostatu údaje a tyto údaje se zpřístupňují uživatelům.

2. OPATŘENÍ NAVAZUJÍCÍ NA PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ

2.1 DODRŽOVÁNÍ PRÁVNÍCH POVINNOSTÍ

Míra dodržování povinností stanovených v nařízení (EU) 2018/643 týkajícím se poskytování údajů je velmi dobrá a všechny členské státy předkládají požadované soubory údajů. Občas dochází k malým zpožděním v důsledku změn na vnitrostátní úrovni (např. změn v oblasti IT nebo změn na trhu železniční dopravy). Tyto změny však nikdy neměly vliv na tvorbu statistik železniční dopravy. Země dodržují dohodnutou metodiku, což je zárukou vytváření vysoce kvalitních, spolehlivých statistik v oblasti železniční nákladní přepravy a přepravy cestujících v Evropě.

2.2 METODY SHROMAŽĐOVÁNÍ ÚDAJŮ POUŽÍVANÉ V ČLENSKÝCH STÁTECH

Železniční podniky shromažďují údaje pomocí metod přijatých jednotlivými zeměmi a zasílají je vnitrostátním orgánům, které odpovídají za zpracování údajů. *Referenční příručka o statistice železniční dopravy*⁵ vydaná Eurostatem obsahuje kapitulu věnovanou vnitrostátním metodikám s podkapitolou o sestavování údajů a řízení kvality.

2.3 ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽ PRO ČLENSKÉ STÁTY

Eurostat neustále usiluje o snižování administrativní zátěže a zjednodušení. Na základě zpětné vazby od členských států provádí Eurostat ve spolupráci s národními statistickými úřady specifická opatření zaměřená na snížení zátěže členských států spojené se shromažďováním a vykazováním údajů.

V návaznosti na žádosti členských států bylo nařízení (ES) č. 91/2003 v roce 2016 pozměněno tak, aby snížilo a zjednodušilo administrativní zátěž pro členské státy. Byly upraveny následující přílohy:

- příloha B – „Roční statistika přepravy zboží (zjednodušené vykazování)“ – byla odstraněna,
- příloha C – „Roční statistika přepravy cestujících (podrobné vykazování)“ – byla zjednodušena odstraněním tabulek C1 („Přepravení cestující podle druhu přepravy – předběžné údaje, pouze počet cestujících“) a C2 („Mezinárodně přepravení cestující podle země nástupu a země výstupu – předběžné údaje, pouze počet cestujících“),
- příloha D – „Roční statistika přepravy cestujících (zjednodušené vykazování)“ – byla odstraněna,
- příloha H – „Údaje o nehodách v železniční dopravě“ – byla odstraněna. Do roku 2016 poskytovaly členské státy údaje o nehodách Eurostatu a Agentuře Evropské unie pro železnice. Aby se snížila zátěž členských států, jsou od roku 2016 tyto údaje poskytovány pouze Agentuře Evropské unie pro železnice. Agentura pak tyto údaje pošle Eurostatu pro účely šíření prostřednictvím jeho databáze⁶,

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

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (k dispozici v angličtině, francouzštině a němčině).

- příloha I – „Seznam provozovatelů (vykazování seznamu provozovatelů)“ – byla odstraněna.

Eurostat usiluje o vytvoření důkladnějších postupů validace údajů a kontrol kvality, které budou členským státům rychle poskytovat zpětnou vazbu ve velmi rané fázi přenosu údajů.

Podle informací získaných z dotazníku rozeslaného členským státům v dubnu 2020 je rámec stanovený nařízením (EU) 2018/643 dostatečný pro uspokojení potřeb uživatelů, aniž by představoval nadměrnou zátěž pro respondenty. Země se domnívají, že tyto údaje mají významnou hodnotu a že s nimi související zátěž a náklady pro respondenty i statistické úřady při shromažďování těchto údajů jsou vzhledem jejich přínosům odůvodněné. Členské státy uznávají, že logistiku šetrnou k životnímu prostředí si nelze představit bez železniční dopravy, což je odvětví, které je třeba zmodernizovat a posílit. Pro podporu tohoto procesu jsou nutné relevantní a spolehlivé údaje, na jejichž základě lze definovat a vyhodnotit různá opatření.

2.4 VALIDACE ÚDAJŮ A KVALITA OBDŘZENÝCH STATISTICKÝCH ÚDAJŮ

Zatímco členské státy odpovídají za kvalitu statistiky železniční dopravy, Komise přijímá veškerá opatření ke zjištění chyb v získaných údajích. Eurostat udržuje spolehlivý systém IT pro příjem, validaci a zpracování údajů a provádí několik typů kontrol údajů. V případě zjištění chyb jsou země vyzvány, aby údaje revidovaly.

Pokud jde o technické zajištění přenosu údajů, bylo dosaženo vysoké úrovně standardizace. Země předávají údaje Eurostatu prostřednictvím portálu EDAMIS, přičemž musí dodržovat požadovanou strukturu souborů a formát záznamu. Postup validace zavedený do hlavního systému IT provádí včasnou detekci základních chyb a chybných kódů a umožňuje rychlé začlenění informací do produkční databáze Eurostatu.

Po nahrání údajů do produkční databáze Eurostatu jsou prováděny důkladné kontroly, aby byla zajištěna kvalita zaslaných údajů. Tyto kontroly kvality se zaměřují na konzistentnost vykazovacích tabulek jednotlivých zemí, konzistentnost těchto tabulek v průběhu času a koherenci mezi různými typy tabulek a porovnávají výsledky mezi partnerskými vykazujícími zeměmi (zrcadlové kontroly).

Celkově je kvalita údajů považována za dobrou. Nicméně stále je nutné snižovat asymetrie zjištěné při zrcadlových kontrolách, přestože některé z těchto asymetrií jsou důsledkem rozdílů vnitrostátních metodik a nelze je snadno odstranit. Také je třeba zlepšit vykazování tranzitních údajů harmonizací metod shromažďování údajů ve vykazujících zemích.

2.5 METODICKÁ PODPORA ČLENSKÝM STÁTŮM

Eurostat poskytuje vykazujícím zemím při provádění nařízení (EU) 2018/643 nepřetržitou metodickou a technickou podporu.

V rámci této podpory Eurostat provádí návštěvy jednotlivých zemí, během nichž jsou projednávány nejasnosti. Eurostat navíc každé dva roky pořádá setkání národních odborníků (expertní skupiny pro statistiku železniční dopravy) ze všech členských států, zemí ESVO, kandidátských zemí a potenciálních kandidátských zemí zaměřená na výměnu osvědčených postupů a diskusi o kvalitě údajů, metodických otázkách a nových projektech. Provádění tohoto nařízení je také pravidelným bodem pořadu jednání na zasedáních Koordinační skupiny pro dopravní statistiku.

Pokyny týkající se provádění nařízení poskytuje členským státům *Referenční příručka o statistice železniční dopravy*. Referenční příručka je pravidelně aktualizována (většinou jednou ročně) o nejnovější informace, dokumentaci a pokyny týkající se shromažďování statistických údajů z oblasti železniční dopravy.

V roce 2019 vydal Eurostat v úzké spolupráci s Evropskou hospodářskou komisí OSN a Mezinárodním dopravním fórem páté vydání *Slovníku pojmů pro dopravní statistiku*, který obsahuje aktualizovaný a vylepšený oddíl o železniční dopravě. Slovník pojmů má sloužit ke standardizaci definic dopravní statistiky na evropské a mezinárodní úrovni.

2.6 ŠÍŘENÍ ÚDAJŮ

Eurostat zpřístupňuje údaje shromážděné v rámci nařízení (EU) 2018/643 ve své databázi pro šíření statistik, která je volně přístupná na jeho internetových stránkách. K dispozici je 26 tabulek o železniční dopravě, které jsou pravidelně aktualizovány a doplňovány podrobnými soubory metadat.

Eurostat také vydává články „Statistics Explained“, které poskytují analýzu údajů pro sdělovací prostředky a širokou veřejnost⁷. Údaje se rovněž šíří prostřednictvím cílených extrakcí údajů pro uživatele a tvůrce politik a v člancích a publikacích Eurostatu (např. statistický přehled *Statistika v oblasti energetiky, dopravy a životního prostředí*⁸).

3. DALŠÍ ROZVOJ STATISTIKY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Ve strategii Zelená dohoda pro Evropu byl oznámen soubor transformačních politik napříč hospodářskými odvětvími, včetně dopravy. Statistika železniční nákladní přepravy a přepravy cestujících může při stanovování a sledování politických cílů pomoci poskytováním údajů o objemu přepravovaného zboží, počtech cestujících, počtu ujetých kilometrů, vybavení a infrastrukturu. Tyto informace jsou shromažďovány podle nařízení (EU) 2018/643 a z dobrovolných dotazníků.

V některých zemích omezuje možnost shromažďování těchto informací podle nařízení (EU) 2018/643 důvěrnost údajů. Eurostat bude společně s členskými státy zkoumat, zda a jak lze omezení, která vyplývají z důvěrnosti údajů, zmírnit.

V rámci dosažení širšího záběru statistiky železniční dopravy uzavřel Eurostat správní dohodu s Agenturou Evropské unie pro železnice, aby mohl získávat a zveřejňovat údaje týkající se:

- i) délky kolejí a tratí vybavených evropským systémem řízení železničního provozu (ERTMS);
- ii) počtu železničních stanic vybavených zařízeníem pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

První údaje zveřejněné ve třetím čtvrtletí roku 2020 se týkají délky tratí vybavených systémem ERTMS.

Eurostat dále pracuje na vývoji matice železničních vzdáleností, která by napomohla k výpočtu ukazatelů modálního rozdělení přidáním třídy vzdálenosti, aniž by to pro vykazující země představovalo další zátěž. Matice železničních vzdáleností vychází z úrovně klasifikace NUTS 2 pro regiony, aby odpovídala shromažďování regionálních údajů pro železniční dopravu v příloze IV nařízení (EU) 2018/643. Vývoj matice vzdáleností bude záviset na zdokonalování geografických sítí. Její uplatnění bude záležet především na dostupnosti a kvalitě údajů o železniční dopravě na regionální úrovni.

Zeměpisné pokrytí statistiky železniční dopravy by se mohlo rozšířit v důsledku budoucího rozšiřování EU a dobrovolného zapojení dalších zemí a/nebo mezinárodních organizací na základě dohod o spolupráci.

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Rail> (k dispozici pouze v angličtině).

⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (k dispozici pouze v angličtině).

Podle dotazníku rozeslaného v dubnu 2020 členské státy v současné době nepocítují potřebu změn nebo zlepšení nařízení (EU) 2018/643. Není třeba se zabývat žádnými novými potřebami uživatelů. Nicméně nové vnitrostátní, evropské a mezinárodní politické iniciativy zaměřené na udržitelnost a transformaci dopravních systémů mohou znamenat nové potřeby týkající se údajů. Jakmile budou tyto potřeby identifikovány, bude nutné je včas vyhodnotit a projednat v rámci expertní skupiny pro statistiku železniční dopravy.

4. ZÁVĚRY

Nařízení (EU) 2018/643 je prováděno úspěšně a jeho výsledky se považují za pozitivní. Dobře zavedený mechanismus v Eurostatu i na vnitrostátní úrovni umožňuje vytváření srovnatelných a vysoce kvalitních statistik.

Eurostat se snaží členský státům při provádění nařízení a vytváření vysoce kvalitních statistik v maximální míře pomáhat. Vypracoval informační systém a zavedl komunikační metody, jejichž cílem je minimalizovat zátěž spojenou se správou údajů pro vykazující země. Eurostat také poskytuje pokyny ohledně zlepšování kvality údajů a snižování zátěže spojené se shromažďováním a vykazováním údajů.

Statistika železniční dopravy nachází okamžité uplatnění při vytváření, provádění a sledování politik na vnitrostátní i Evropské úrovni. Zájem o tyto údaje projevil kromě tvůrců politik také řada organizací a dalších uživatelů, jako jsou výzkumní pracovníci a analytici, a Eurostat šířením těchto statistik železniční dopravy různými prostředky zajišťuje, aby zůstaly dobře viditelné.