

Brüsszel, 2020.12.18.
COM(2020) 838 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK
a vasúti közlekedés statisztikájáról szóló (EU) 2018/643 rendelet végrehajtásáról

1. BEVEZETÉS

1.1. A JELENTÉS CÉLJA

A vasúti közlekedés statisztikájáról szóló, 2018. április 18-i (EU) 2018/643 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 9. cikke rögzíti, hogy az Európai Bizottságnak az Európai Statisztikai Rendszer Bizottságával folytatott konzultációt követően 2020. december 31-ig, majd azt követően négyévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról és a jövőbeli fejleményekről.

E jelentés első szakasza a rendelet háttérét, a szakpolitikai háttérét, valamint a rendelet hatálya alá tartozó országokat és statisztikákat ismerteti. A második szakasz a rendelet végrehajtásával kapcsolatos kérdésekkel foglalkozik, a harmadik és a negyedik szakasz pedig a lehetséges jövőbeli fejleményeket és következtetéseket taglalja.

1.2. A JOGI KERET HÁTTERE

Eredetileg a 91/2003/EK rendelet² szolgált a vasúti közlekedési statisztikák jogalapjául. Mivel ezt a rendeletet a jogalkotó többször jelentősen módosította, az áttekinthetőség kedvéért 2018-ban az (EU) 2018/643 rendelet egyetlen új jogi aktusba gyűjtötte összes az addigi módosításokat.

A 91/2003/EK rendelet célja annak biztosítása, hogy a Bizottságot, a többi uniós intézményt, a nemzeti kormányokat és a nyilvánosságot összehasonlítható, megbízható, harmonizált, rendszeres és átfogó statisztikai adatokkal lássák el a vasúti áru- és személyszállításról.

Az (EU) 2016/2032 rendelettel 2016-ban bevezetett módosítások az eredeti jogi aktus naprakésszé tételére és egyszerűsítésére (és ezáltal a tagállamokra háruló terhek csökkentésére) irányultak. További céljuk volt az európai vasúti közlekedési statisztika hatályos jogi keretének optimalizálása és a Lisszaboni Szerződéssel való összehangolása.

1.3. POLITIKAI HÁTTÉR

A Bizottság az elmúlt 25 évben kitartóan javasolta az európai vasúti közlekedési piac szerkezetének átalakítását annak érdekében, hogy erősítse a vasút helyzetét más közlekedési módokhoz képest. A Bizottság erőfeszítései három fő célkitűzés körül összpontosultak. Mindhárom elengedhetetlen az erős és versenyképes vasúti közlekedési ágazat létrehozásához:

1. a vasúti közlekedési piac megnyitása a verseny előtt;
2. az országos hálózatok interoperabilitásának és biztonságának növelése;
3. a vasúti közlekedési infrastruktúra fejlesztése.

A szakpolitikai jelentőség igen nagy. Az *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című fehér könyv³ több célt is meghatározott a vasúti közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez. Azóta kiemelt feladat az egységes európai vasúti térség megvalósítása i. az országos vasúti piacokra való belépés technikai, közigazgatási és jogi akadályainak felszámolásával, valamint ii. az európai nagy sebességű vasúthálózat 2050-re

¹ HL L 112., 2018.5.2., 1. o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 91/2003/EK rendelete (2002. december 16.) a vasúti közlekedés statisztikájáról (HL L 14, 2003.1.21., 1. o.).

³ COM(2011) 144 végleges.

történő létrehozásával, amikor a közepes távolságú személyforgalom nagy részét vasúton kell lebonyolítani.

Az (EU) 2018/643 rendelet értelmében gyűjtött adatok a szakpolitikai igények támogatása mellett a közlekedési vállalkozások, az egyetemek, kutatók és a vasúti közlekedés területén működő modellezők számára is értékesnek is bizonyulhat.

A 2020. áprilisban küldött kérdőívre válaszolva a tagállamok kifejtették, milyen előnyei vannak a vasúti statisztikákból származó adatoknak. Visszajelzéseik szerint nemzeti hatóságok, kutatóintézetek és maguk a vasúti ágazati szereplők elemzésre és tervezésre, uniós intézmények, nemzetközi szervezetek, például a Nemzetközi Közlekedési Fórum és az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága, valamint politikai döntéshozók pedig tervezésre, a célok figyelemmel kísérésére és döntéshozatalra használják az adatokat. Ezenkívül a tagállamok megjegyezték, hogy a vasúti közlekedési tevékenység alakulásának rövid távú (negyedéves adatokon alapuló) és hosszú távú (éves adatokon alapuló) nyomon követéssel történő megfigyeléséhez, a nemzeti tendenciák elemzéséhez és más országok tendenciáival való összevetéséhez, valamint a teljesen európai közlekedésből a vasúti közlekedésre jutó részesedés más közlekedési módok részesedéséhez viszonyított alakulásának (a közlekedési módok megoszlásának) követéséhez is szükségesek az adatok.

Az európai zöld megállapodás⁴ az EU új növekedési stratégiája, amelynek célja, hogy az éghajlati és környezetvédelmi kihívásokból valamennyi szakpolitikai területen lehetőségeket kovácsolva és az átállást mindenki számára méltányossá és inkluzívvá téve fenntarthatóvá váljon az uniós gazdaság. Az európai zöld megállapodás szerint 2050-ig 90 %-os kellene csökkenteni a közlekedésből származó kibocsátásokat, ezzel összefüggésben pedig kiemelten fontosak az alábbi intézkedések a fenntartható és intelligens mobilitásra való átálláshoz:

- a multimodális szállítás fokozása,
- az automatizált és összekapcsolt mobilitás támogatása valamennyi közlekedési mód esetében,
- a szállítási tevékenységek külső költségeinek pontosabb figyelembe vétele az árképzés révén,
- a fenntartható alternatív közlekedési üzemanyagok előállításának és bevezetésének előmozdítása, valamint
- a közlekedés okozta környezetszennyezés csökkentése, különösen a városokban.

Ennek az átállásnak a felgyorsításához a közúti áru fuvarozást jelentős részben vasúti és belvízi szállítással kell felváltania (jelenleg a szárazföldi áruszállítás 75 %-a közúton zajlik).

1.4. FÖLDRAJZI HATÁLY: TAGÁLLAMOK ÉS MÁS ORSZÁGOK

Az (EU) 2018/643 rendelet közvetlenül és teljes egészében alkalmazandó valamennyi tagállamban.

A rendeletben meghatározott adatokat minden tagállam köteles közölni, de kivételt képez Málta és Ciprus, ugyanis egyik sem rendelkezik vasúti infrastruktúrával, így vasúti közlekedési tevékenység sem folyik ezekben az országokban.

Az Európai Szabadkereskedelmi Térség három országa, Norvégia, Svájc és Liechtenstein is szolgáltat vasúti közlekedésre vonatkozó adatokat. Három tagjelölt ország (Montenegró, Észak-Macedónia és Törökország) és egy potenciális tagjelölt (Bosznia-Hercegovina) önkéntes alapon közöl adatokat.

⁴ COM(2019) 640 final.

Az említett országok az (EU) 2018/643 rendelet 6. cikkével összhangban a következő adatokat küldi meg az Eurostatnak: i. áru- és személyszállításra vonatkozó éves, részletes statisztikai adatok, ii. áru- és személyszállításra vonatkozó negyedéves statisztikai adatok, iii. áru- és személyszállításra vonatkozó regionális statisztikai adatok (ötévente, egyéves referencia-időszakra vonatkozóan), iv. a vasúthálózat forgalmi áramlására vonatkozó statisztikai adatok (ötévente, egyéves referencia-időszakra vonatkozóan), valamint v. az áru- és személyszállítási tevékenységek szintjére vonatkozó éves statisztikai adatok.

Az Egyesült Királyságnak az Európai Unióból való kilépése, 2020. február 1. óta új aggregátum szerepel az Eurostat adatkészletei között: az „Európai Unió – 27 ország (2020-tól)”, amely nem terjed ki az Egyesült Királyságra. Az Egyesült Királyság a 2020 végéig tartó átmeneti időszak során továbbra is küld adatokat az Eurostatnak, és ezek az adatok a felhasználók rendelkezésére állnak.

2. A RENDELET VÉGREHAJTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE

2.1. A JOGI KÖTELEZETTSÉGEK TELJESÍTÉSE

Az (EU) 2018/643 rendeletben meghatározott adatszolgáltatási kötelezettségek túlnyomórészt teljesülnek, az összes tagállam megküldte a kért adatkészleteket. Néha előfordulnak kisebb késedelmek nemzeti szinten végrehajtott (például informatikai vagy a vasúti piacot érintő) változtatások miatt. Ezek a késedelmek azonban eddig egy esetben sem befolyásolták a vasúti közlekedési statisztikák előállítását. Az országok az elfogadott módszert alkalmazzák, ezzel biztosítva az európai vasúti áru- személyszállításra vonatkozó, magas színvonalú és megbízható statisztikák készítését.

2.2. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL ALKALMAZOTT ADATGYŰJTÉSI MÓDSZEREK

A vasúti vállalkozások az egyes országok által elfogadott módszerekkel gyűjtenek adatokat, és továbbítják őket az adatfeldolgozásért felelős nemzeti hatóságoknak. Az Eurostat *vasúti közlekedési statisztikára vonatkozó útmutató kézikönyvének*⁵ egyik fejezete kifejezetten a nemzeti módszerekkel foglalkozik, külön alfejezetet szentelve az adatok összeállításának és a minőségirányításnak.

2.3. A TAGÁLLAMOK ADMINISZTRATÍV TERHEI

Az Eurostat folyamatosan törekszik az adminisztratív terhek csökkentésére és az egyszerűsítésre. A tagállamoktól kapott visszajelzések alapján az Eurostat – a nemzeti statisztikai intézetekkel együttműködésben – konkrét intézkedéseket hajt végre, hogy csökkentse az adatgyűjtéssel és -szolgáltatással kapcsolatban nemzeti szinten jelentkező terheket.

A tagállamok kérésére 2016-ban módosították a 91/2003/EK rendeletet, hogy csökkentsék és egyszerűsítsék a rájuk háruló adminisztratív terheket. A mellékletek az alábbiak szerint módosultak:

- a B. melléklet (Az áruszállításra vonatkozó éves statisztikai adatok – egyszerűsített jelentés) kikerült a rendeletből,
- a C. melléklet (A személyszállításra vonatkozó éves statisztikai adatok – részletes jelentés) a C1. táblázat (Szállított utasok, a szállítás típusa szerint – ideiglenes adatok, csak az utasok száma) és a C2. táblázat (Szállított nemzetközi utasok, az indulási

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

ország és az érkezési ország szerint – ideiglenes adatok, csak az utasok száma) törlésével egyszerűbbé vált,

- a D. melléklet (A személyszállításra vonatkozó éves statisztikai adatok – egyszerűsített jelentés) kikerült a rendeletről,
- a H. melléklet (Baleseti statisztikai adatok) kikerült a rendeletről. A tagállamok 2016-ig az Eurostatnak és az Európai Unió Vasúti Ügynökségének szolgáltatott baleseti adatokat. A tagállamokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében 2016 óta csak az Ügynökséggel kell közölni ezeket az adatokat. Az Ügynökség ezután továbbítja az adatokat az Eurostatnak az adatbázisán keresztüli terjesztés céljából,⁶
- az I. melléklet (A vállalkozások listája – jelentés a vállalkozások listájáról) kikerült a rendeletről.

Az Eurostat egy ideje azon dolgozik, hogy hatékonyabb adatvalidálási és minőség-ellenőrzési eljárásokat alakítson ki, amelyek révén az adattovábbítás legelején gyors visszajelzés adható a tagállamoknak.

A tagállamoknak 2020 áprilisában küldött kérdőívvel gyűjtött adatok alapján megállapítható, hogy az (EU) 2018/643 rendeletben meghatározott keret megfelelő a felhasználói igények kielégítésére anélkül, hogy túlzott terhet róna a válaszadókra. Az országok szerint az adatok jelentős értéket hordoznak, és az adatgyűjtéssel összefüggésben a válaszadókra és a statisztikai hivatalokra háruló terhek és költségek az adatok hasznosságára tekintettel indokoltak. A tagállamok elismerik, hogy a logisztika környezetbarátta tétele vasúti közlekedés nélkül elképzelhetetlen, ugyanakkor korszerűsíteni és erősíteni kell ezt az ágazatot. E folyamat előmozdítása érdekében lényeges és megbízható adatokra van szükség különféle intézkedések meghatározásához és értékeléséhez.

2.4. AZ ADATOK VALIDÁLÁSA ÉS A KAPOTT STATISZTIKAI ADATOK MINŐSÉGE

A vasúti közlekedési statisztikák minőségéért a tagállamok felelősek, ugyanakkor a Bizottság minden szükséges intézkedést megtesz, hogy a hozzá beérkező adatokban előforduló hibákat feltárja. Az Eurostat megbízható informatikai rendszert tart fenn az adatok fogadására, validálására és feldolgozására, emellett többféle adatellenőrzést is végez. Hiba észlelése esetén felülvizsgált adatok küldésére kéri az érintett országot.

Az adattovábbításra vonatkozó technikai előírásokat sikerült nagymértékben egységesíteni. Az országok az EDAMIS portálon keresztül, a kért fájlstruktúráknak és rekordformátumnak megfelelően küldenek adatokat az Eurostat számára. A fő informatikai rendszer által végrehajtott validálási eljárás idejekorán feltárja az alapvető hibákat és a hibás kódokat, ezzel lehetővé teszi, hogy az Eurostat gyorsan beépítse az információkat a munkaadatbázisába.

Miután az adatok bekerültek az Eurostat munkaadatbázisába, a rendszer alapos ellenőrzésekkel győződik meg a kapott adatok minőségéről. Ezek a minőség-ellenőrzések az egyes országok adatszolgáltatási táblázatának tartalmi és időbeli következetességét és a különböző típusú táblázatok közötti koherenciát hivatottak biztosítani, emellett pedig kiterjednek az adatszolgáltató partnerországok eredményei közötti összehasonlításokra is (tükörstatisztikák készítésével végrehajtott ellenőrzés).

Az adatok minősége összességében véve megfelelőnek tekinthető. Mindazonáltal további erőfeszítésekre van szükség a tükörstatisztikák készítésével végrehajtott ellenőrzésekkel feltárt aszimmetriák csökkentéséhez, noha ezek az aszimmetriák részben a nemzeti módszerek közötti különbségeknek tudhatók be, és nem lesz könnyű kiküszöbölni őket.

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (csak angol, francia és német nyelven hozzáférhető).

Emellett az adatszolgáltató országokban alkalmazott adatgyűjtési módszerek összehangolásával javítani kell az átmenő forgalomra vonatkozó adatszolgáltatást.

2.5. A TAGÁLLAMOKNAK NYÚJTOTT MÓDSZERTANI TÁMOGATÁS

Az Eurostat folyamatos módszertani és technikai támogatást nyújt az adatszolgáltató országoknak az (EU) 2018/643 rendelet végrehajtásához.

E támogatás részeként az Eurostat országlátogatásokat szervez a tisztázatlan kérdések megvitatása céljából. Emellett az Eurostat két évente találkozókat szervez a tagállamok, az EFTA-országok, a tagjelölt országok és a potenciális tagjelöltek nemzeti szakértői (a vasúti közlekedési statisztikával foglalkozó szakértői csoport) számára bevált módszerek megosztása, valamint az adatminőség, módszertani kérdések és új projektek megvitatása céljából. A rendelet végrehajtása emellett a közlekedési statisztikákkal foglalkozó koordinációs csoport üléseinek napirendjén is rendszeresen szerepel.

A vasúti közlekedési statisztikára vonatkozó útmutató kézikönyv iránymutatást nyújt a tagállamoknak a rendelet végrehajtásához. Az útmutató kézikönyvet rendszeresen (többnyire évente) naprakésszé teszik, hogy a vasúti közlekedési statisztikák gyűjtése szempontjából fontos legfrissebb információk, dokumentumok és iránymutatások belekerüljenek.

2019-ben az Eurostat az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával és a Nemzetközi Közlekedési Fórummal szorosan együttműködve, közös kiadásban közzétette a *Glossary for transport statistics* (Közlekedési statisztikai szószeret) ötödik változatát, amely naprakésszé tette és pontosította a vasúti közlekedésről szóló szakaszt. Ez a szószeret az európai és nemzetközi szintű közlekedési statisztikák fogalommeghatározásait hivatott egységesíteni.

2.6. AZ ADATOK TERJESZTÉSE

Az Eurostat az (EU) 2018/643 rendelet szerint gyűjtött adatokat az Eurostat honlapján szabadon hozzáférhető terjesztési adatbázis segítségével hozza nyilvánosságra. A vasúti közlekedésről 26 táblázat áll rendelkezésre, amelyet rendszeresen naprakésszé tesznek, és részletes metaadatfájlokkal egészítenek ki.

Az Eurostat emellett a „Statistics Explained” (Statisztikai magyarázatok) weboldalon közzétett cikkekben elemzést nyújt az adatokról a média és a nagyközönség számára⁷. Az adatokat a felhasználók és politikai döntéshozók számára egyedileg végrehajtott adatkinyerések útján, valamint az Eurostat híreiben és kiadványaiban (például az *Energy, transport and environment statistics*⁸ [Energetikai, közlekedési és környezeti statisztikák] című statisztikai könyvben) is terjesztik.

3. A VASÚTI KÖZLEKEDÉSI STATISZTIKÁK TOVÁBBFEJLESZTÉSE

Az európai zöld megállapodás a gazdasági ágazatok, köztük a közlekedés átalakítására irányuló politikákat hirdetett meg. A vasúti áru- és személyszállítási statisztikák segítséget jelenthetnek a szakpolitikai célok meghatározásában és figyelemmel kísérésében, ugyanis adatokat szolgáltatnak a szállított áruk mennyiségéről és az utasok számáról, a megtett kilométerek számáról, valamint a felszerelésekről és az infrastruktúráról. Ezeket az információkat az (EU) 2018/643 rendelet alapján és önkéntesen kitöltött kérdőívekkel gyűjtik.

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Rail> (csak angol nyelven hozzáférhető).

⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (csak angol nyelven hozzáférhető).

Az adatok bizalmassága bizonyos országokban korlátozza az (EU) 2018/643 rendelet szerinti adatgyűjtés lehetőségeit. Az Eurostat a tagállamok bevonásával megvizsgálja, hogy az adatok bizalmassága miatt korlátozások enyhíthetők-e, és ha igen, hogyan.

A vasúti közlekedési statisztikák lefedettségének kiterjesztése érdekében az Eurostat igazgatási megállapodást kötött az Európai Unió Vasúti Ügynökségével. E megállapodás alapján adatokat kap és tesz közzé az alábbiakról:

- i. az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszerrel (ERTMS) felszerelt vasútvonalak és vágányok hossza;
- ii. a csökkent mozgásképességű személyeket segítő eszközökkel felszerelt vasúti pályaudvarok száma.

A 2020 harmadik negyedében közzétett első adatok az ERTMS-szel felszerelt vasútvonalak hosszára vonatkoztak.

Ezenkívül az Eurostat a vasútra vonatkozó távolsági mátrixon dolgozik, ezzel segítve a közlekedési módok megoszlását kifejező mutatók távolsági osztályok szerinti kiszámítását anélkül, hogy további terheket rónak az adatszolgáltató országokra. A vasútra vonatkozó távolsági mátrix a régiók NUTS II. szintű osztályozásán alapul, tehát összhangban van a vasúti közlekedésre vonatkozó regionális adatoknak az (EU) 2018/643 rendelet IV. melléklet szerinti gyűjtésével. A távolsági mátrix fejlődése a földrajzi hálózatok javulásán múlik. Alkalmazása főként a regionális szintű vasúti adatok rendelkezésre állásától és minőségétől függ.

A vasúti közlekedési statisztikák földrajzi lefedettsége az EU esetleges jövőbeli bővítései és további országok és/vagy nemzetközi szervezetek együttműködési megállapodások útján történő önkéntes csatlakozása esetén kiterjeszthető.

A 2020 áprilisában küldött kérdőív alapján a tagállamok jelenleg nem tartják szükségesnek az (EU) 2018/643 rendelet módosítását vagy továbbfejlesztését. A felhasználók részéről nem merültek fel újonnan kielégítendő igények. Azonban a közlekedési rendszerek fenntarthatóságával és átalakításával kapcsolatos új nemzeti, európai és nemzetközi szakpolitikai kezdeményezések nyomán új adatigények merülhetnek fel. Ezeket az igényeket a feltárásuk után mielőbb elemezni kell és meg kell vitatni a vasúti közlekedési statisztikával foglalkozó szakértői csoport keretében.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

Az (EU) 2018/643 rendelet végrehajtása sikeresnek, az eredmények pedig pozitívnak tekinthetők. Az Eurostaton belül és nemzeti szinten működtetett, jól bejáratott mechanizmus összehasonlítható, színvonalas statisztikák előállítását teszi lehetővé.

Az Eurostat mindent megtesz azért, hogy segítse a tagállamokat a rendelet végrehajtásában és a magas színvonalú statisztikák előállításában. Informatikai rendszert fejlesztett ki, és kommunikációs módszereket vezetett be azzal a céllal, hogy a minimálisra csökkentse az adatszolgáltató országokra háruló adatkezelési terheket. Az Eurostat emellett iránymutatást is nyújt az adatminőség javításával, valamint az adatgyűjtés és -szolgáltatás terheinek csökkentésével kapcsolatosan.

A vasúti közlekedési statisztikák közvetlenül felhasználhatók a nemzeti és az európai szintű szakpolitikák kidolgozásához, végrehajtásához és figyelemmel kíséréséhez. A politikai döntéshozók mellett több szervezet és más felhasználók, például kutatók és elemzők is érdeklődnek az adatok iránt, az Eurostat pedig a különféle csatornákon keresztül terjesztéssel gondoskodik arról, hogy ezek a vasúti statisztikák széles körben ismertek legyenek.