

Брюксел, 18.12.2020 г.
COM(2020) 838 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/643 относно статистиката за
железопътния транспорт**

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1 ЦЕЛ НА ДОКЛАДА

Член 9 от Регламент (ЕС) 2018/643 на Европейския парламент и на Съвета от 18 април 2018 г. относно статистиката за железопътния транспорт¹ гласи, че до 31 декември 2020 г. и на всеки 4 години след това Комисията, след консултации с Комитета на Европейската статистическа система, представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно изпълнението на посочения регламент и бъдещото развитие.

В първия раздел на настоящия доклад се съдържат предисторията на регламента, контекстът на политиката, както и държавите и статистическите данни, за които се прилага регламентът. Във втория раздел са представени въпроси, свързани с изпълнението на регламента, а в третия и четвъртия раздел се съдържат описание на възможностите за бъдещо развитие и заключения.

1.2 ПРЕДИСТОРИЯ НА ПРАВНАТА УРЕДБА

Първоначалното правно основание за статистиката за железопътния транспорт беше Регламент (ЕО) № 91/2003². Тъй като този регламент беше неколккратно и съществено изменян, той беше преработен през 2018 г. с цел постигане на яснота като Регламент (ЕС) 2018/643, в който всички промени бяха събрани в един нов правен текст.

Целта на Регламент (ЕО) № 91/2003 е на Комисията, на другите институции на ЕС, на националните правителства и на обществеността да бъдат предоставяни съпоставими, надеждни, хармонизирани, периодични и подробни статистически данни за железопътния превоз на товари и пътници.

Измененията, въведени през 2016 г. с Регламент (ЕС) 2016/2032, имаха за цел да се актуализира и опрости първоначалният акт (и по този начин да се намали тежестта за държавите членки). Те също така имаха за цел съществуващата правна рамка за европейската статистика за железопътния транспорт да се оптимизира и да се приведе в съответствие с Договора от Лисабон.

1.3 КОНТЕКСТ НА ПОЛИТИКАТА

През последните 25 години Комисията активно предлага да се реструктурира европейският железопътен пазар, за да се засили позицията на железниците по отношение на другите видове транспорт. Усилията на Комисията бяха съсредоточени върху три основни цели, които са от решаващо значение за развитието на силен и конкурентоспособен железопътен сектор:

- (1) отваряне на железопътния пазар за конкуренция;
- (2) подобряване на оперативната съвместимост и на безопасността на националните мрежи;
- (3) развитие на железопътната транспортна инфраструктура.

¹ ОВ L 112, 2.5.2018 г., стр. 1.

² Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно статистиката за железопътния транспорт (ОВ L 14, 21.1.2003 г., стр. 1).

Значението на тази политика е огромно. В Бялата книга *„Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“*³ бяха определени няколко цели за конкурентоспособна железопътна транспортна система с ефективно използване на ресурсите. Оттогава приоритет е постигането на единно европейско железопътно пространство чрез: i) премахването на технически, административни и правни пречки, които препятстват влизането на националните железопътни пазари; и ii) завършване на европейската високоскоростна железопътна мрежа до 2050 г., когато повечето пътувания на пътници на средни разстояния следва да се извършват с железопътен транспорт.

Освен че подкрепят нуждите на политиката, данните, събирани съгласно Регламент (ЕС) 2018/643, са ценни и за транспортните дружества, университетите, изследователите и специалистите по моделиране, работещи в областта на железопътния транспорт.

Във въпросник, изпратен през април 2020 г., държавите членки конкретизираха ползите от данните, получени от статистиката за железопътния транспорт. Според получените от тях отговори данните се използват от: националните органи; научноизследователски институти; самата железопътна индустрия — за анализ и планиране; институциите на ЕС; международни организации като Международния транспортен форум и Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации; и създателите на политики — за планиране, мониторинг на целите и вземане на решения. Освен това държавите членки отбелязаха, че са необходими данни с цел: да се наблюдава развитието на дейността в областта на железопътния транспорт чрез краткосрочен мониторинг (като се използват тримесечни данни) и чрез дългосрочен мониторинг (като се използват годишни данни); да се провеждат национални анализи на тенденциите и да се осъществяват сравнителни проучвания с други държави; и да се следи как се развива делът на железопътния транспорт в общия европейски транспорт в сравнение с другите видове транспорт (разпределение между видовете транспорт).

Европейският зелен пакт⁴ е новата стратегия за растеж, чиято цел е постигане на устойчивост по отношение на икономиката на ЕС чрез превръщане на климатичните и екологичните предизвикателства във възможности във всички области на политиката и чрез превръщане на прехода в справедлив и приобщаващ за всички. Европейският зелен пакт съдържа призив за намаляване на емисиите от транспорта с 90 % до 2050 г., включително за следните приоритетни действия за преход към устойчива и интелигентна мобилност:

- стимулиране на „мултимодалния“ транспорт;
- подкрепа за автоматизирана и свързана мобилност между различните видове транспорт;
- намиране на по-добри решения за външните разходи на транспортните дейности чрез ценообразуването;
- увеличаване на производството и внедряване на устойчиви алтернативни горива за транспорта; както и
- намаляване на замърсяването от транспорта, особено в градовете.

³ COM(2011) 144 окончателен.

⁴ COM(2019) 640 final.

За да се ускори този преход, значителна част от автомобилния превоз на товари следва да премине към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища (понастоящем 75 % от вътрешния превоз на товари се извършва по шосе).

1.4 ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ И ДРУГИ ДЪРЖАВИ, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА РЕГЛАМЕНТА

Регламент (ЕС) 2018/643 се прилага пряко и в своята цялост към всички държави членки.

От всички държави членки се изисква да предоставят данните, предвидени в регламента, с изключение на Малта и Кипър, които нямат железопътна инфраструктура и следователно нямат железопътна транспортна дейност.

Данните за железопътния транспорт се предоставят и от три държави от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ) — Норвегия, Швейцария и Лихтенщайн. Три държави кандидатки (Черна гора, Северна Македония и Турция) и една потенциална държава кандидатка (Босна и Херцеговина) предоставят данни доброволно.

В съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) 2018/643 държавите изпращат на Евростат: i) подробни годишни статистически данни за превоза на товари и пътници; ii) тримесечни статистически данни за превоза на товари и пътници; iii) регионални статистически данни за превоза на товари и пътници (на всеки 5 години, за референтен период от 1 година); iv) статистически данни за транспортните потоци по железопътната мрежа (на всеки 5 години, за референтен период от 1 година); и v) годишни статистически данни за равнището на транспортната дейност при превоза на товари и пътници.

От 1 февруари 2020 г., когато Обединеното кралство напусна Европейския съюз, Евростат добави към своите набори от данни новия агрегат „Европейски съюз — 27 държави (от 2020 г.)“, който изключва Обединеното кралство. По време на преходния период до края на 2020 г. Обединеното кралство продължава да изпраща данни на Евростат и тези данни се предоставят на потребителите.

2. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА РЕГЛАМЕНТА

2.1 СПАЗВАНЕ НА ПРАВНИТЕ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Налице е много добро спазване на определените в Регламент (ЕС) 2018/643 задължения за предоставяне на данни, като всички държави членки предоставят исканите набори от данни. Понякога могат да възникнат кратки закъснения поради промени на национално равнище (напр. промени в ИТ системите или промени в железопътния пазар). Тези закъснения обаче в нито един случай не са оказали въздействие върху изготвянето на статистиката за железопътния транспорт. Държавите следват договорената методология, като осигуряват изготвянето на висококачествени и надеждни статистически данни за железопътния превоз на товари и пътници в Европа.

2.2 МЕТОДИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Железопътните предприятия събират данни, като използват методите, приети от всяка държава, и ги изпращат на националните органи, които отговарят за обработката на данните. *Reference Manual on Rail transport statistics*⁵ (Справочник относно

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

статистиката за железопътния транспорт) на Евростат включва глава, посветена на националните методологии, с подглава относно съставянето на данни и управлението на качеството.

2.3 АДМИНИСТРАТИВНА ТЕЖЕСТ ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Намаляването на административната тежест и опростяването продължават да са повод за загриженост за Евростат. Въз основа на отзивите от държавите членки и в сътрудничество с националните статистически институти Евростат предприема конкретни действия за намаляване на тежестта от събирането и докладването на данни.

По искане на държавите членки през 2016 г. Регламент (ЕО) № 91/2003 беше изменен, за да се намали и опрости административната тежест за тях. Бяха изменени следните приложения :

- приложение Б — „Годишни статистически данни за превоз на товари — опростен доклад“ — беше заличено;
- приложение В — „Годишни статистически данни за превоз на пътници (подробен доклад)“ — беше опростено чрез премахване на таблици В1 („Превозвани пътници по вид транспорт — временни данни, само брой на пътници“) и В2 („Превозвани международни пътници по страна на качване и страна на слизане — временни данни, само брой на пътници“);
- приложение Г — „Годишни статистически данни за превоз на пътници — опростен доклад“ — беше заличено;
- приложение З — „Статистически данни за произшествията в железопътния транспорт“ — беше заличено. До 2016 г. държавите членки предоставяха данни за произшествията на Евростат и на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. От 2016 г. тези данни се предоставят само на Агенцията, за да се намали тежестта за държавите членки. След това Агенцията изпраща данните на Евростат за разпространение чрез нейната база данни⁶;
- Приложение И — „Списък на предприятията (докладване относно списък на предприятията)“ — беше заличено.

Евростат работи за разработване на по-строги процедури за валидиране на данните и проверки на качеството, с които ще се предоставя бърза обратна информация на държавите членки на много ранен етап от предаването на данните.

Според данните, събрани чрез въпросника, изпратен до държавите членки през април 2020 г., определената с Регламент (ЕС) 2018/643 рамка е достатъчна, за да се отговори на нуждите на потребителите, без да се натоварват прекомерно респондентите. Държавите са на мнение, че данните са от значителна стойност и че свързаните с тях тежест и разходи за респондентите и статистическите служби при събирането на тези данни са оправдани по отношение на ползите от тях. Държавите членки признават, че е немислимо създаването на екологосъобразна логистика без железопътния транспорт — сектор, който трябва да бъде модернизиран и укрепен. За да се подпомогне този процес, са необходими подходящи и надеждни данни за определяне и оценка на различните мерки.

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (на разположение на английски, френски и немски език).

2.4 ВАЛИДИРАНЕ НА ДАННИТЕ И КАЧЕСТВО НА ПОЛУЧЕНИТЕ СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ

Въпреки че държавите членки отговарят за качеството на статистиката за железопътния транспорт, Комисията предприема всички необходими мерки за откриване на грешки в данните, които получава. Евростат поддържа надеждна ИТ система за приемане, валидиране и обработка на данните и извършва няколко вида проверки на данните. Когато бъдат открити грешки, от държавите се изисква да изпращат ревизирани данни.

По отношение на техническите разпоредби за предаването на данните е постигнато високо ниво на стандартизация. Държавите изпращат данните на Евростат чрез портала EDAMIS, като се съобразяват с изискваната структура на файловете и формат на записите. С процеса на валидиране, осъществяван от основната информационна система, се извършва ранно откриване на основни грешки и погрешни кодове, което дава възможност за бързо интегриране на информацията в производствената база данни на Евростат.

След като данните бъдат заредени в производствената база данни на Евростат, се прилагат подробни проверки, за да се гарантира качеството на изпратените данни. По време на тези проверки на качеството се разглеждат съгласуваността на отчетните таблици на всяка държава, съгласуваността на тези таблици във времето и съгласуваността между различните видове таблици и се сравняват резултатите между докладващите държави партньори (огледални проверки).

Като цяло качеството на данните се счита за добро. Въпреки това все още са необходими усилия за намаляване на случаите на асиметрия, открити при огледалните проверки, въпреки че някои от тези случаи се дължат на различия в националните методологии и не могат да бъдат отстранени лесно. Необходимо е също така да се подобри докладването на данните за транзита чрез хармонизиране на методите за събиране на данни в докладващите държави.

2.5 МЕТОДОЛОГИЧНА ПОДКРЕПА ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Евростат предоставя постоянна методологична и техническа подкрепа на докладващите държави за изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/643.

Като част от тази подкрепа Евростат организира посещения в съответните държави, за да бъдат обсъдени неясни въпроси. Освен това на всеки две години Евростат организира среща на национални експерти (Експертната група относно статистиката за железопътния транспорт) от всички държави членки, държавите от ЕАСТ, държавите кандидатки и потенциални кандидатки за обмен на добри практики и за обсъждане на качеството на данните, методологичните въпроси и нови проекти. Изпълнението на регламента е също така редовна точка от дневния ред на заседанията на Координационната група по въпросите на статистиката за транспорта.

В *Reference Manual on Rail transport statistics* (Справочник относно статистиката за железопътния транспорт) се предоставят насоки на държавите членки за изпълнението на регламента. Справочникът се актуализира редовно (най-вече ежегодно), за да бъде включена най-новата информация, документация или насоки, свързани със събирането на статистика за железопътния транспорт.

През 2019 г. Евростат, в тясно сътрудничество с Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации и Международния транспортен форум, публикува съвместното пето издание на *Glossary for transport statistics* (Речник за статистиката за транспорта), включващо актуализиран и подобрен раздел за

железопътния транспорт. Речникът има за цел да се стандартизират определенията на статистиката за транспорта на европейско и международно равнище.

2.6 РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ДАННИТЕ

Евростат публикува данните, събрани съгласно Регламент (ЕС) 2018/643, чрез своята база данни за разпространение, която е общодостъпна на уебсайта на Евростат. Има 26 таблици за железопътния транспорт, които се актуализират редовно и се допълват от подробни файлове с метаданни.

Евростат изготвя и статии „Statistics Explained“ (Статистиката в достъпна форма), в които се предоставя анализ на данните за медиите и широката общественост⁷. Данните се разпространяват и чрез справки с извлечени данни, специално изготвени за ползвателите и създателите на политики, както и в статии и публикации на Евростат (напр. статистическия сборник *Energy, transport and environment statistics*⁸ (Статистика за енергетиката, транспорта и околната среда)).

3. ПО-НАТАТЪШНО РАЗВИТИЕ НА СТАТИСТИКАТА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

С Европейския зелен пакт беше обявен набор от политики за постигане на трансформация във всички сектори на икономиката, включително в транспорта. Статистиката за железопътния превоз на товари и на пътници може да спомогне за определянето и мониторинга на целите на политиката, като предоставя данни за обема на превозваните товари, броя на пътниците, изминатите километри и оборудването и инфраструктурата. Тази информация се събира съгласно Регламент (ЕС) 2018/643 и от доброволно попълвани въпросници.

Поверителността на данните в някои държави ограничава възможностите за събиране на тази информация съгласно Регламент (ЕС) 2018/643. Евростат, заедно с държавите членки, ще проучи дали и как могат да бъдат облекчени ограниченията, наложени от поверителността на данните.

За да разшири обхвата на статистиката за железопътния транспорт, Евростат подписа административно споразумение с Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за получаване и публикуване на данни относно:

- (i) дължината на линиите и коловозите, оборудвани с Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS);
- (ii) броя на железопътните гари, оборудвани със съоръжения за лица с намалена подвижност.

Първите данни, публикувани през третото тримесечие на 2020 г., са свързани с дължината на линиите, оборудвани с ERTMS.

Освен това Евростат работи по разработването на матрица за разстоянията между железопътните линии, за да спомогне за изчисляването на показателите за разпределението между различните видове транспорт по класове разстояние, без да се налага допълнителна тежест на докладващите държави. Матрицата за разстоянията между железопътните линии се основава на ниво NUTS 2 от класификацията на регионите, така че да съответства на събирането на регионални данни за железопътния транспорт в съответствие с приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/643.

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Rail> (само на английски език).

⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (само на английски език).

Разработването на матрицата за разстоянията ще зависи от подобряването на географските мрежи. Прилагането ѝ ще зависи главно от наличието и качеството на железопътните данни на регионално равнище.

Географският обхват на статистиката за железопътния транспорт може да се разшири в резултат на бъдещи разширявания на ЕС и доброволното участие на допълнителни държави и/или международни организации чрез споразумения за сътрудничество.

Съгласно изпратения през април 2020 г. въпросник държавите членки понастоящем не виждат необходимост от промени или подобрения на Регламент (ЕС) 2018/643. Няма нови потребности на потребителите, които да се налага да бъдат обхванати. Новите национални, европейски и международни инициативи в областта на политиката за устойчивост и за трансформиране на транспортните системи обаче могат да създадат нови потребности от данни. След като тези потребности бъдат установени, те ще трябва да бъдат оценени и обсъдени своевременно в рамките на Експертната група относно статистиката за железопътния транспорт.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Регламент (ЕС) 2018/643 е изпълняван успешно и резултатите се считат за положителни. Добре установен механизъм в Евростат и на национално равнище дава възможност за изготвяне на съпоставима и висококачествена статистика.

Евростат прави всичко възможно, за да помогне на държавите членки да изпълняват регламента и да изготвят висококачествена статистика. Службата разработи информационна система и въведе методи за комуникация, които имат за цел да се сведе до минимум натоварването от управлението на данните за докладващите държави. Евростат също така продължи да предоставя насоки за това как да се подобри качеството на данните и да се намали тежестта на събирането и докладването на данните.

Статистиката за железопътния транспорт се прилага непосредствено при разработването, изпълнението и мониторинга на политиките на национално и европейско равнище. Освен създателите на политики, някои организации и други потребители, като например изследователи и анализатори, проявиха интерес към данните, а Евростат гарантира, че тези статистически данни за железопътния транспорт ще продължават да са лесно видими, като ги разпространява чрез различни средства.