

Bruxelles, den 18.12.2020
COM(2020) 838 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om gennemførelsen af forordning (EU) 2018/643 om statistik over jernbanetransport

1. INDLEDNING

1.1 FORMÅL MED RAPPORTEN

Det bestemmes i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/643 af 18. april 2018 om statistik over jernbanetransport¹, at Kommissionen senest den 31. december 2020 og hvert fjerde år derefter skal forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om forordningens gennemførelse og om den fremtidige udvikling.

Det første afsnit i denne rapport skitserer baggrunden for forordningen, den politiske kontekst samt de lande og statistikker, som forordningen finder anvendelse på. Det andet afsnit præsenterer spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen af forordningen, mens det tredje og fjerde afsnit indeholder en beskrivelse af mulig fremtidig udvikling og konklusioner.

1.2 BAGGRUNDEN FOR DEN RETLIGE RAMME

Det oprindelige retsgrundlag for statistik over jernbanetransport var forordning (EF) nr. 91/2003². Da der flere gange har været behov for gennemgribende ændringer af denne forordning, blev den af klarhedshensyn omarbejdet i 2018 ved forordning (EU) 2018/643, hvorved alle ændringerne er samlet i en ny lovtekst.

Formålet med forordning (EF) nr. 91/2003 var at give Kommissionen, de øvrige EU-institutioner, medlemsstaternes regeringer og den brede offentlighed adgang til sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede, regelmæssige og komplette statistikker over gods- og passagertransporten med jernbane.

Formålet med de indførte ændringer i 2016 ved forordning (EU) 2016/2032 var at ajourføre og forenkle den oprindelige retsakt (og således reducere byrden for medlemsstaterne). De havde endvidere til formål at optimere de gældende retlige rammer for europæiske statistikker om jernbanetransport og at bringe dem i overensstemmelse med Lissabontraktaten.

1.3 POLITISK KONTEKST

Gennem de sidste 25 år har Kommissionen været aktiv med hensyn til at stille forslag om omstrukturering af det europæiske jernbanetransportmarked med henblik på at styrke jernbanernes stilling i forhold til andre transportformer. Kommissionen har derfor koncentreret sin indsats om tre væsentlige målsætninger, som alle er afgørende for at udvikle en stærk og konkurrencedygtig jernbanetransportsektor:

- 1) åbne jernbanetransportmarkedet for konkurrence
- 2) forbedre interoperabilitet og sikkerhed for nationale net
- 3) udvikle jernbaneinfrastrukturen.

Politikken har stor relevans. I hvidbogen *En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*³ er der angivet flere mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt jernbanetransportsystem. Prioriteten har siden været at opnå et fælles europæisk jernbaneområde ved at: i) afskaffe de

¹ EUT L 112 af 2.5.2018, s. 1.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 91/2003 af 16. december 2002 om statistik over jernbanetransport (EFT L 14 af 21.1.2003, s. 1).

³ KOM(2011) 144 endelig.

tekniske, administrative og juridiske hindringer, som besværliggør adgangen til de nationale jernbanemarkeder ii) færdiggøre det europæiske højhastighedstognet inden 2050, hvor de fleste passagerrejser over mellemlange afstande skal ske med jernbane.

Ud over at støtte politikbehovene er data indsamlet i henhold til forordning (EU) 2018/643 også vigtige for transportvirksomheder, universiteter, forskere og udviklere inden for jernbanetransport.

I et spørgeskema fremsendt i april 2020 angav medlemsstaterne fordelene ved de data, der er hentet i jernbanestatistikker. Ifølge deres feedback anvendes disse data af: de nationale myndigheder forskningsinstitutioner jernbanesektoren selv, til analyse og planlægning EU-institutionerne internationale organisationer som Det Internationale Transportforum og FN's Økonomiske Kommission for Europa samt politisk beslutningstagere, til planlægning, målovervågning samt beslutningstagning. Endvidere noterede medlemsstaterne sig, at data er nødvendige med henblik på at: observere udviklingen af jernbanetransportaktiviteter ved kortvarig overvågning (ved hjælp af kvartalsvise data) og ved længerevarende overvågning (ved hjælp af årlige data) foretage nationale analyser af tendenser samt kørsel af benchmarks i forhold til andre lande følge, hvordan jernbanetransportens andel af den samlede europæiske transport udvikler sig sammenlignet med andre transportformer (modalsplit).

Den europæiske grønne pagt⁴ er den nye vækststrategi, der sigter mod at gøre EU's økonomi bæredygtig ved at omdanne klima- og miljøbaserede udfordringer til muligheder inden for alle politikområder og ved at gøre omstillingen retfærdig og inklusiv for alle. Den europæiske grønne pagt kræver, at transportemissionerne reduceres med 90 % inden 2050, herunder følgende prioriterede foranstaltninger for et skift til bæredygtig og intelligent mobilitet:

- fremme af "multimodal" transport
- støtte til automatiseret og opkoblet mobilitet for alle transportformer
- bedre håndtering af eksterne omkostninger ved transportaktiviteter gennem prisfastsættelse
- øget produktion og anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer til transport og
- nedbringelse af transportforurening, navnlig i byer.

For at fremskynde denne omstilling bør en betydelig andel af vejgodstransporten gå over til jernbane og indre vandveje (i dag foregår 75 % af indlandsgodstransporten ad vej).

1.4 DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Forordning (EU) 2018/643 finder anvendelse direkte og i sin helhed på alle medlemsstater.

Alle medlemsstater er forpligtet til at indgive de data, der er fastsat i forordningen, undtagen Malta og Cypern, som ikke har jernbaneinfrastruktur og derfor ingen jernbanetransportaktivitet.

Data om jernbanetransport indgives også af tre lande inden for det europæiske frihandelsområde (EFTA) — Norge, Schweiz og Liechtenstein. Tre kandidatlande (Montenegro, Nordmakedonien og Tyrkiet) samt ét potentielt kandidatland (Bosnien-Hercegovina) indgiver data på frivillig basis.

I overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EU) 2018/643 sender lande følgende til Eurostat: i) detaljerede årlige statistikker over gods- og persontransport ii) detaljerede kvartalsvise statistikker over gods- og persontransport iii) regionale statistikker over gods- og persontransport (hver femte år, i en referenceperiode på ét år) iv) statistikker over

⁴ COM(2019) 640 final.

trafikstrømme på jernbanenettet (hvert femte år, i en referenceperiode på ét år) og v) årlige statistikker over niveauet for transportaktivitet inden for gods- og persontransport.

Siden den 1. februar 2020, da Det Forenede Kongerige forlod Den Europæiske Union, har Eurostat til sine nye datasæt tilføjet det nye aggregat "Den Europæiske Union — 27 lande (fra 2020)", hvor Det Forenede Kongerige er udeladt. I overgangsperioden indtil udgangen af 2020 fortsætter Det Forenede Kongerige med at indsende data til Eurostat, og disse data stilles til rådighed for brugerne.

2. OPFØLGNING PÅ GENNEMFØRELSEN AF FORORDNINGEN

2.1 OVERHOLDELSE AF DE RETLIGE FORPLIGTELSE

Der er en meget høj grad af overholdelse af forpligtelserne som omhandlet i forordning (EU) 2018/643 med hensyn til levering af data, idet alle medlemsstater indsender de anmodede datasæt. Der kan undertiden forekomme korte forsinkelser på grund af ændringer på nationalt plan (f.eks. IT-ændringer eller ændringer på jernbanemarkedet). Disse forsinkelser har dog aldrig haft en indvirkning på udarbejdelsen af statistikker over jernbanetransporten. Landene følger en fælles metodologi for at sikre udarbejdelse af statistikker over jernbanegodstransport og passagertransport i Europa, som er pålidelige og af høj kvalitet.

2.2 DATAINDSAMLINGSMETODER, DER ANVENDES I MEDLEMSSTATERNE

Jernbaneselskaberne indsamler data ved hjælp af de metoder, der er vedtaget af hvert land, og indsender dem til de nationale myndigheder, som varetager behandlingen af disse data. Eurostats *Referencehåndbog om statistik over jernbanetransport*⁵ indeholder et særligt kapitel om de nationale metoder med et underkapitel om datakompilering og kvalitetsstyring.

2.3 ADMINISTRATIV BYRDE FOR MEDLEMSSTATERNE

Reducering af de administrative byrder og forenkling er en kilde til vedvarende bekymring hos Eurostat. På baggrund af feedback fra medlemsstaterne gennemfører Eurostat i samarbejde med nationale statistiske kontorer specifikke tiltag for at reducere byrden i forbindelse med dataindsamling og -indberetning.

Efter anmodning fra medlemsstaterne blev forordning (EF) nr. 91/2003 ændret i 2016 med henblik på at mindske og forenkle den administrative byrde for medlemsstaterne. Følgende bilag blev ændret:

- Bilag B — "Årlige statistikker over godstransport (forenklet indberetning)" — udgik
- Bilag C — "Årlige statistikker over passagertransport (detaljeret indberetning)" — blev forenklet ved at lade tabellerne C1 ("transporterede passagerer, efter transporttype (foreløbige data, kun antal passagerer)") og C2 ("transporterede internationale passagerer, efter indstigningsland og efter udstigningsland (foreløbige data, kun antal passagerer)") udgå
- Bilag D — "Årlige statistikker over passagertransport (forenklet indberetning)" — udgik
- Bilag H — "Data om jernbaneulykker" — udgik. Indtil 2016 indgav medlemsstaterne data om ulykker til Eurostat og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur. Siden 2016

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

er sådanne data kun indgivet til agenturet for at mindske byrden for medlemsstaterne. Agenturet videregiver derefter dataene til Eurostat med henblik på formidling via dets database⁶

- Bilag I — "Liste over virksomheder (indberetning vedrørende liste over virksomheder)" — udgik.

Eurostat har arbejdet på at udarbejde mere effektive procedurer for datavalidering og kvalitetskontrol, som giver medlemsstaterne hurtig feedback på et meget tidligt stadie af datatransmissionen.

Ifølge de indsamlede svar fra spørgeskemaet, der blev sendt til medlemsstaterne i april 2020, er rammerne i forordning (EU) 2018/643 tilstrækkelige til at imødekomme brugernes behov uden at pålægge respondenterne en uforholdsmæssig stor byrde. Landene er af den opfattelse, at dataene er af betydelig værdi, og at byrden og omkostningerne for respondenterne og de statistiske kontorer i forbindelse med indsamling af disse data er berettiget i forhold til fordelene herved. Medlemsstaterne anerkender, at miljøvenlig logistik er utænkelig uden jernbanetransport, som er en sektor, der trænger til at blive moderniseret og styrket. Til støtte for denne proces er relevante og pålidelige data nødvendige med henblik på at definere og evaluere forskellige foranstaltninger.

2.4 DATAVALIDERING OG KVALITETEN AF DE MODTAGNE STATISTISKE DATA

Selv om medlemsstaterne er ansvarlige for kvaliteten af statistikkerne over jernbanetransporten, træffer Kommissionen alle nødvendige foranstaltninger for at opdage fejl i de modtagne data. Eurostat opretholder et pålideligt IT-system til datamodtagelse, -validering og -behandling og foretager forskellige former for datakontrol. Hvis der opdages fejl, anmodes landene om at fremsende reviderede data.

For så vidt angår de tekniske aspekter af dataindberetningen er der sket en omfattende standardisering. Landene sender data til Eurostat via EDAMIS-portalen, i overensstemmelse med den ønskede filstruktur og registreringsformat. En valideringsproces udført af det primære IT-system gør det muligt på et tidligt stadium at konstatere fundamentale fejl og fejlagtige koder, således at oplysningerne hurtigt kan integreres i Eurostats produktionsdatabase.

Når dataene først er indlæst i Eurostats produktionsdatabase, foretages grundig kontrol for at sikre kvaliteten af de data, der er sendt. Disse kvalitetskontroller ser på sammenhængen mellem hvert lands indberetningstabeller, overensstemmelse over tid i disse tabeller og sammenhængen mellem forskellige typer tabeller og sammenligner resultaterne af partnerlandenes indberetninger ("mirror checks").

Samlet set anses datakvaliteten for at være god. Der må dog gøres mere for at mindske de asymmetrier, der er fremhævet ved mirror checks, selv om nogle af disse asymmetrier skyldes forskelle i nationale metoder og kan ikke uden videre fjernes. Indberetningen af transitdata skal også forbedres ved at harmonisere dataindsamlingsmetoderne i de indberettende lande.

2.5 METODOLOGISK BISTAND TIL MEDLEMSSTATERNE

Eurostat yder løbende metodologisk og teknisk support til de indberettende lande med henblik på gennemførelse af forordning (EU) 2018/643.

Som led i denne support aflægger Eurostat landebesøg for at drøfte uklarheder. Endvidere arrangerer Eurostat hvert andet år et møde med nationale eksperter (ekspertgruppen

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (tilgængelig på engelsk, fransk og tysk).

vedrørende statistik over jernbanetransport) fra alle medlemsstaterne, EFTA-landene, kandidatlandene og potentielle kandidatlande med henblik på at udveksle god praksis og drøfte datakvalitet, metodespørgsmål og nye projekter. Gennemførelsen af forordningen er også regelmæssigt et punkt på dagsordenen på møder afholdt i koordinationsgruppen vedrørende transportstatistik.

Referencehåndbogen om statistik over jernbanetransport vejleder medlemsstaterne om gennemførelse af forordningen. Referencehåndbogen ajourføres regelmæssigt (for det meste på årsbasis) for at sikre, at den indeholder de nyeste oplysninger, dokumentation og retningslinjer, som er relevante for indsamling af statistikker over jernbanetransport.

I 2019 udgav Eurostat, i tæt samarbejde med Det Internationale Transportforum og FN's Økonomiske Kommission for Europa, femte udgave af Ordliste til statistikker over transport, som indeholder et opdateret og forbedret afsnit om jernbanetransport. Formålet med ordlisten er at fastlægge en standard for definitioner af statistikker over transport på europæisk og internationalt plan.

2.6 DATAFORMIDLING

Eurostat offentliggør de indsamlede data i henhold til forordning (EU) 2018/643 gennem sin formidlingsdatabase, hvortil der er gratis adgang via Eurostats websted. Der er 26 tabeller om jernbanetransport, som regelmæssigt opdateres og suppleres med detaljerede metadatafiler.

Eurostat udarbejder også Statistics Explained-artikler, der indeholder analyser af dataene til brug for medierne og den almene offentlighed⁷. Data formidles også via skræddersyede udtræk af data til brugere og politiske beslutningstagere i Eurostats nyheder og publikationer (f.eks. statistikbogen *Energy, transport and environment statistics*⁸).

3. VIDEREUDVIKLING AF STATISTIKKER OM VEJGODSTRANSPORT

Den europæiske grønne pagt har bebudet en række forandringsskabende politikker på tværs af de økonomiske sektorer, herunder transportsektoren. Statistikker om jernbanegods- og passagertransport kan hjælpe med at fastsætte og overvåge politiske mål ved at levere data om mængden af transporterede varer, antal kørte kilometer samt udstyr og infrastruktur. Sådanne oplysninger indsamles i henhold til forordning (EU) 2018/643 og fra frivillige spørgeskemaer.

Datafortroligheden i nogle lande begrænser muligheden for at indsamle disse oplysninger i henhold til forordning (EU) 2018/643. Eurostat vil sammen med medlemsstaterne undersøge nærmere, om og hvordan de begrænsninger, som datafortrolighed sætter, kan lettes.

For at opnå bredere dækning af statistikker over jernbanetransporten har Eurostat indgået en administrativ aftale med Den Europæiske Unions Jernbaneagentur med hensyn til modtagelse og offentliggørelse af data om:

- i) længden af linjer og spor, som er udstyret med det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS)
- ii) antallet af jernbanestationer, der er udstyret med faciliteter til personer med nedsat mobilitet.

De første data, som blev offentliggjort i 3. kvartal 2020, vedrører længden af linjer udstyret med ERTMS.

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

⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (kun tilgængelig på engelsk).

Endvidere arbejder Eurostat på at udarbejde en matrice over jernbaneafstande med henblik på at bidrage til beregning af modalsplitindikatorer efter afstandsklasse uden at pålægge de indberettende lande yderligere byrder. Matricen for jernbanetransport bygger på NUTS 2-niveauet for klassificering af regioner for at sikre, at det svarer til indsamlingen af regionale data for jernbanetransport som omhandlet i bilag IV til forordning (EU) 2018/643. Hvordan matricen udvikler sig, afhænger af forbedringen af de geografiske net. Dens anvendelse afhænger primært af tilgængeligheden og kvaliteten af jernbanedata på regionalt plan.

Den geografiske dækning af statistikker over jernbanetransporten kan udvides som følge af fremtidige EU-udvidelser og frivillig inddragelse af yderligere lande og/eller internationale organisationer gennem samarbejdsaftaler.

Ifølge spørgeskemaet, der blev udsendt i april 2020, finder medlemsstaterne ikke på nuværende tidspunkt, at det er nødvendigt at ændre eller forbedre forordning (EU) 2018/643. Der er ingen nye brugerbehov at tage op. Men nye nationale, europæiske og internationale politiske initiativer vedrørende bæredygtighed og omstilling af transportsystemer kan skabe nye databehov. Når først sådanne behov er konstateret, skal de evalueres og drøftes rettidigt i ekspertgruppen vedrørende statistik over jernbanetransport.

4. KONKLUSIONER:

Forordning (EU) 2018/643 er gennemført, og resultaterne anses for positive. En veletableret mekanisme i Eurostat og på nationalt plan giver mulighed for at udarbejde statistikker, der er sammenlignelige og af høj kvalitet.

Eurostat gør sit yderste for at hjælpe medlemsstaterne med at gennemføre forordningen og udarbejde statistikker af høj kvalitet. Man har udviklet et IT-system og indført kommunikationsformer, der sigter mod at minimere byrden for de indberettende lande med hensyn til forvaltning af data. Eurostat har også tilbudt vejledning, med hensyn til hvordan kvaliteten af data kan forbedres, og hvordan byrden mindskes med hensyn til indsamling og indberetning af data.

Statistik over jernbanetransport har en umiddelbar anvendelse i forhold til udviklingen, gennemførelsen og overvågningen af politikker på nationalt og europæisk plan. Ud over politiske beslutningstagere har en række organisationer og andre brugere, såsom forskere og analytikere, vist interesse for dataene, og Eurostat sikrer, at disse statistikker over jernbanetransporten forbliver synlige ved at formidle dem på forskellig vis.