

**DA**

**DA**

**DA**



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.12.2007  
KOM(2007) 832 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**om erfaringerne med anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF)  
nr. 91/2003 af 16. december 2002 om statistik over jernbanetransport**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

RESUMÉ .....	3
1 INDLEDNING .....	3
1.1 BAGGRUND OG MÅLSÆTNINGER.....	3
1.2 KONTEKST .....	4
1.3 GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER .....	5
1.4 DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE .....	6
2 GENNEMFØRELSE AF FORORDNINGEN .....	7
2.1 OPSTÅEDE PROBLEMER.....	7
2.1.1 Opfyldelse af retlige forpligtelser.....	7
2.1.2 Indberetningsbyrden, der er forbundet med forordningens gennemførelse og regelmæssig levering af data .....	9
2.1.3 Indsamling, bearbejdning og validering af data .....	9
2.1.4 Metodologiske spørgsmål.....	10
2.2 RESULTATER.....	10
2.2.1 Indberetning og validering af data.....	10
2.2.2 Metodologisk vejledning .....	11
2.2.3 Offentliggørelse af data .....	11
3 KONKLUSIONER.....	14
3.1 UDVIKLINGEN PÅ KORT SIGT.....	16
3.2 UDVIKLINGEN PÅ LANG SIGT .....	16

## RESUMÉ

I henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 91/2003 af 16. december 2002 om statistik over jernbanetransport<sup>1</sup> skal Kommissionen, efter at der er indsamlet data gennem tre år forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de indvundne erfaringer i forbindelse med anvendelsen af forordningen. Formålet med denne rapport er at opfylde dette krav, efter at der er blevet indsamlet data gennem de første tre år (2003-2005).

Efter en generel beskrivelse af baggrunden og målsætningerne for retsakten og den kontekst, den skal placeres i, behandles forskellige problemer i forbindelse med gennemførelsen. Rapporten indeholder også oplysninger om de vigtigste resultater. Sidste afsnit omhandler konklusioner og eventuelle fremtidige initiativer.

Gennemførelsen af forordningen har betydet, at der nu foreligger langt flere detaljerede oplysninger om gods- og passagertransport med jernbane i Europa samt data om jernbaneulykker, og at datakvaliteten og -aktualiteten er blevet forbedret betydeligt. Medlemsstaterne har udfoldet store bestræbelser på at opfylde kravene i forordningen, og disse bestræbelser skal videreføres for at forbedre dataindsamlingens kvalitet og aktualitet.

### 1 INDLEDNING

#### 1.1 BAGGRUND OG MÅLSÆTNINGER

Formålet med forordning 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 omfanget af og udviklingen i gods- og passagertransporten med jernbane i Den Europæiske Union.

Dette opnås ved at udvide nogle af de centrale aspekter i de data, der tidligere er indsamlet i henhold til Rådets direktiv 80/1177/EØF om statistisk registrering af godstransporten med jernbane til også at omfatte passagertransport; trafikstrømme og ulykker i jernbanenettet; oplysninger om typen af farligt gods; oplysninger om typen af transportenhed og oplysninger om national og international gods- og passagertransport på regionalt niveau (NUTS 2).

Hovedpunkterne i forordning 91/2003 kan således sammenfattes på følgende måde:

- Dataindsamlingen bør omfatte alle jernbaner i Fællesskabet.

---

<sup>1</sup> 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).

- Der er fastlagt dataindberetninger for både gods- og passagertransport med jernbane. De indsamlede data omfatter årlige og kvartalsvise statistikker over gods- og passagertransport.
- De obligatoriske oplysninger om oprindelsessted og bestemmelsessted for både gods og passagerer indberettes på NUTS 2-niveau.
- De indsamlede oplysninger omfatter statistikker over gods- og passagertogs trafikstrømme på jernbanenet.
- Dataindberetningerne omfatter statistikker over jernbaneulykker.

## 1.2 KONTEKST

Ved udformningen af den fælles transportpolitik kræves det, at man har det bedst mulige kendskab til omfanget af og udviklingen inden for gods- og passagertransport med jernbane. Ifølge hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"<sup>2</sup> er målsætningen for Fællesskabets transportpolitik at medvirke til at skabe effektive transportsystemer. Denne målsætning er bibeholdt i midtvejsevalueringen af hvidbogen<sup>3</sup>, om end den er mere orienteret mod sikring af bæredygtig mobilitet i Europa. I den fornyede EU-strategi for en bæredygtig udvikling<sup>4</sup> fastsættes bæredygtig transport som en grundlæggende målsætning for EU. Fællesskabets statistikker over jernbanetransport anvendes således ved udformningen, overvågningen og evalueringen af EU's transportpolitik og andre EU-politikker som bl.a. den nye strategi for bæredygtig udvikling og det indre markeds virkemåde.

Betydningen af disse data for beslutningstagningen i EU bliver stadig større, bl.a. efter den kompetence, som Kommissionen er blevet tillagt i forbindelse med anden og tredje pakke af forslag på jernbaneområdet.

Den anden jernbanepakke består af tre direktiver (sikkerhed, interoperabilitet og åbning af markedet) samt en forordning om Det Europæiske Jernbaneagentur.

Den tredje pakke af lovgivningsinitiativer omfatter to direktiver (et direktiv om yderligere åbning af markedet for international passagertransport med jernbane og et direktiv om lokomotivførerlicenser) samt en forordning (om togrejsendes rettigheder og forpligtelser). Disse oplysninger anvendes også i forbindelse med måling af passager- og godsstrømme og beregning af fordelingen på transportformer i EU.

Disse data kan også anvendes til opfyldelse af andre politikbehov:

---

<sup>2</sup> KOM(2001) 370 af 12. september 2001.

<sup>3</sup> KOM(2006) 314 af 22.6.2006: "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent – Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken".

<sup>4</sup> Vedtaget af Det Europæiske Råd 15-16 juni 2006.

- Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) er også interesseret i at udnytte disse data i sit arbejde, bl.a. til udvikling af fælles sikkerhedsindikatorer.
- Endvidere vil dataene kunne anvendes i miljøpolitikken til sammenligning med andre transportformer. Behovet for data øges i takt med den politiske vilje til at styrke jernbanetransporten ud fra miljøhensyn. Disse statistikker er relevante for transport- og miljørapporteringsmekanismen (TERM), som er beregnet til at frembringe oplysninger til brug for de beslutningstagere, der beskæftiger sig med EU's transportpolitik, og er udviklet af Det Europæiske Miljøagentur i samarbejde med medlemsstaternes eksperter og Europa-Kommissionen.

### 1.3 GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER

I forordning 91/2003 tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser, som skal udøves efter udvalgsproceduren i artikel 10 og 11. Eurostat har anvendt denne procedure til at vedtage et sæt regler, der omfatter forskellige aspekter af forordningens gennemførelse. Reglerne er vedtaget i form af kommissionsforordninger efter udtalelse fra Udvalget for det Statistiske Program.

Indtil nu er det blevet vedtaget to gennemførelsesforordninger:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 1192/2003<sup>5</sup> af 3. juli 2003, som først og fremmest giver harmoniserede definitioner, som alle de indberettende lande skal bruge til jernbanestatistikkerne, men også tilpasser indholdet i det bilag, der vedrører ulykkesstatistikker.
- Kommissionens forordning (EF) nr. 332/2007<sup>6</sup> af 27. marts 2007, som fastlægger det tekniske format for indberetning af statistikker (datasæt, deres struktur og kodning).

Endnu en kommissionsforordning er under drøftelse i de relevante udvalg. Den har til formål at harmonisere en række definitioner og ændre bilag H til forordning 91/2003, så det er i overensstemmelse med bilag 1 til "jernbanesikkerhedsdirektivet", direktiv 2004/49/EF.

---

<sup>5</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1192/2003 af 3. juli 2003 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 91/2003 om statistik over jernbanetransport (EUT L 167 af 4.7.2003, s. 13).

<sup>6</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 332/2007 af 27. marts 2007 om tekniske regler for indberetning af statistikker over jernbanetransport (EUT L 88 af 29.3.2007, s. 16).

#### 1.4 DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Rådets forordning 91/2003 gælder umiddelbart og er bindende i alle enkeltheder i hver medlemsstat. Den skal ikke gennemføres i national ret. Der er dog bestemmelser om en gradvis indførelse af forordningens bilag (for visse jernbaneselskaber, datasæt og variabler) efter visse regler og for en periode på højst tre år (til og med 2005).

For så vidt angår Rumænien og Bulgarien har begge lande erklæret sig villige til fuldt ud at opfylde EU-lovgivningen på dette område, startende med 2006 som et referenceår for dataindberetningerne. Rumænien har indberettet næsten alle data for 2005 i overensstemmelse med forordningens bestemmelser.

Hvad angår kandidatlandene leverer Kroatien og Tyrkiet nogle data, mens Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien (FYROM) endnu ikke har indberettet data.

I 2003 blev forordning 91/2003 formelt integreret i bilag XXI (statistikker) til EØS-aftalen ved en afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg<sup>7</sup>. I henhold til denne afgørelse skal Norge indberette de i forordningen krævede data. Forordningen indeholder bestemmelser om forenklet indberetning, og disse finder anvendelse på data fra Liechtenstein<sup>8</sup>.

Data baseret på principperne i forordningen indberettes også af Schweiz i overensstemmelse med aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om samarbejde om statistik<sup>9</sup>. Schweiz indsamler de data, der kræves i henhold til forordningen, senest fra og med begyndelsen af 2006<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg nr. 12/2004 af 6. februar 2004 om ændring af bilag XXI (statistikker) til EØS-aftalen (EUT L 116 af 22.4.2004, s. 63).

<sup>8</sup> Data fra Liechtenstein indberettes af Østrig, da der er kun er en (østrigsk) jernbane i drift i Liechtenstein.

<sup>9</sup> Undertegnet den 26. oktober 2004 og godkendt ved Rådets afgørelse af 27. februar 2006 om indgåelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om samarbejde om statistik (EUT L 90 af 28.3.2006, s. 1).

<sup>10</sup> Bilag A, transport og turismestatistik, i ovennævnte aftale.

## 2 GENNEMFØRELSE AF FORORDNINGEN

### 2.1 OPSTÅEDE PROBLEMER

#### 2.1.1 Opfyldelse af retlige forpligtelser

Opfyldelsen af forordningens krav til datalevering har gennemgået en positiv udvikling i den periode, rapporten vedrører. Denne udvikling skyldes først og fremmest det forhold, at bilagenes bestemmelser er blevet indført gradvist som følger:

- 2003-data – tabel A1, A2, A3 og bilag I skulle indberettes for første gang
- 2004-data – tabel A4, A5, A6, A7, A8 og A9, bilag B, bilag C, bilag D, bilag E og bilag H skulle indberettes for første gang
- 2005-data – bilag F og bilag G skulle indberettes for første gang.

Tabel 1 viser status over leveringen af data i referenceåret 2005 efter datasæt og periodicitet. I henhold til forordning 91/2003:

- datasæt vedrørende bilag E (statistikker over gods- og passagertransport) er kvartalsvise
- datasættene i bilag A, B, C, D (statistikker over gods- og passagertransport) og H (ulykkesstatistikker) er årlige
- datasættene i bilag F (regionale statistikker over gods- og passagertransport) og G (statistikker over trafikstrømme på jernbanenet) er femårige (og skal leveres begyndende med referenceåret 2005).

**Tabel 1: Opfyldelse af forordningens krav med hensyn til kvalitet og aktualitet i 2005 (referenceåret)**

Bilag	Kvartalsvis datalevering	Årlig datalevering						5-årlig (med start i 2005)	
	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Leveringsmåned	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Belgien									
Tjekkiet			-	T		Q		T	
Danmark	T	T	T	M	T	T	T		
Tyskland	T	T	-	T	-	T	T	T, M	
Estland							Q		
Grækenland			-					T	
Spanien	T			M				M	M
Frankrig		M		M				T, M	T
Irland		M					T	T	
Italien			T						
Cypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Letland			-		-			M	
Litauen	T								
Luxembourg			-	T	-		T	T	T
Ungarn									T
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nederlandene		M	M		Q		Q, T		M
Østrig								T	T
Polen		T							
Portugal	T					T	M	M	M
Slovenien			-		-				
Slovakiet			-		-	T	T, Q	T	
Finland							Q		
Sverige		T	-	T			Q	M	
Det Forenede Kongerige		T		T		T	Q, T	M	M
Bulgarien	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kroatien	T		-		-			-	-
(FYROM)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Island	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Liechtenstein	-	-		-			T	-	T
Norge				M			T	M	
Rumænien								-	-
Schweiz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tyrkiet							M		-

\* Der er taget hensyn til rettidighed ved levering af data for fjerde kvartal af 2005.

**Tegnforklaring:**

	opfyldelse af forordningens krav
T	problemer med hensyn til rettidig levering
M	nogle tabeller mangler
Q	problemer med hensyn til kvaliteten, ufuldstændige data
-	ikke relevant

For så vidt angår indberetningen af data for 2003 havde nogle af de indberettende lande problemer med leveringen af visse datasæt (først og fremmest ulykkesstatistikker m.m.) eller visse elementer (togbevægelser m.m.). Leveringen af data i de to efterfølgende år har været bedre, selv om der stadig er behov for en indsats for at forbedre datasættenes periodicitet og kvalitet.

#### 2.1.2 Indberetningsbyrden, der er forbundet med forordningens gennemførelse og regelmæssig levering af data

I de fleste af de indberettende lande har opfyldelsen af forordningens bestemmelser blot betydet en simpel udnyttelse af de eksisterende data, og der er derfor ikke gennemført særlige foranstaltninger, da de allerede eksisterende processer var tilstrækkelige til at opfylde kravene. I nogle lande var det dog nødvendigt at gennemføre udvidelser af dataindsamlingen og gennemføre yderligere bearbejdningsprocedurer. Det bør nævnes, at forordningen ikke indeholder bestemmelser om økonomisk støtte til dækning af omkostningerne ved dens gennemførelse.

Den arbejdsbyrde, der er forbundet med den regelmæssige levering af data, anses for acceptabel af et flertal af de indberettende lande. I nogle lande betragtes byrden dog som betydelig, især for jernbaneselskaberne som primære dataleverandører og for de kompetente nationale myndigheder i lande, hvor EU's liberaliseringsregler finder anvendelse, og der derfor er mange nye jernbaneselskaber i aktivitet.

I 2006 blev der lanceret en pilotundersøgelse af omkostningerne på vegne af arbejdsgruppen vedrørende programmering og koordinering af det europæiske statistiske system. Det fremgik heraf, at de gennemsnitlige årlige omkostninger varierede kraftigt fra land til land, også når der var tale om lande af samme størrelse og med samme markedsstruktur. Med meget få undtagelser har medlemsstaterne bekræftet, at de tal, der indgår i cost/benefit-analysen<sup>11</sup>, rent faktisk er et udtryk for de samlede årlige omkostninger til udarbejdelse af transportstatistikker i henhold til forordning 91/2003.

#### 2.1.3 Indsamling, bearbejdning og validering af data

Dataindsamlingen og -bearbejdningen i de indberettende lande har et traditionelt bottom-up-forløb. Generelt starter forløbet hos jernbaneselskaberne, som videresender oplysningerne til den kompetente nationale myndighed, som bearbejder, validerer og indberetter de nationale data til Eurostat.

I nogle tilfælde anvender de kompetente nationale myndigheder oplysninger fra andre kilder, f.eks. transportministeriet, infrastrukturforvaltere eller nationale sikkerhedsmyndigheder, især med hensyn til statistikker over trafikstrømme på jernbanenettet og ulykkesstatistikker.

Før dataene sendes til Eurostat, foretager alle de kompetente nationale myndigheder valideringskontrol ved hjælp af internt udviklede kontrolprocedurer og/eller ved

---

<sup>11</sup> Rapporten blev forelagt for og drøftet med medlemsstaterne i arbejdsgruppen vedrørende programmering og koordinering af det europæiske statistiske system den 19. juni 2006 (punkt 2.1 på dagsordenen - *Review of priorities – results from cost-benefit pilot studies*).

hjælp af en prævalideringssoftware, som Eurostat leverer. Valideringen omfatter mange aspekter af processen, f.eks. dataformat, kodning, datasættenes interne konsistens og variabler mv., og hvis der opdages fejl, rettes disse manuelt før fremsendelse af dataene til Eurostat.

#### 2.1.4 Metodologiske spørgsmål

De metodologiske bestemmelser i forbindelse med gennemførelsen af forordning 91/2003 danner en fælles ramme, som skal sikre en harmoniseret indsamling af data og udarbejdelse af sammenlignelige resultater. I løbet af den periode, rapporten vedrører, er der konstateret følgende væsentlige metodologiske problemer:

- spørgsmålet om medregning/udelukkelse af passagertransit
- metodologiske problemer med fastlæggelse af sammenligningstabellen mellem UIC-stationskoderne og NUTS 2-regionerne samt ét fælles konverteringsværkstøj for NST/R-NST2000 (CPA, KN) til anvendelse i forbindelse med transportstatistikker
- behov for harmonisering af definitionerne i "jernbanesikkerhedsdirektivet" (49/2004) og jernbaneforordningerne (sammen med ændringer i dataindsamlingsomfanget) for at forbedre statistikkerne over jernbaneulykker
- metodologisk bistand med hensyn til bilag G - statistikker over trafikstrømme på jernbanenet
- problemer med overensstemmelsen mellem bilag I og de data, der skal leveres.

## 2.2 RESULTATER

### 2.2.1 Indberetning og validering af data

De enkelte bilag til forordning 91/2003 indeholder bestemmelser om bestemte frister for de indberettende landes indsendelse af data. I løbet af den periode, som denne rapport vedrører, er overholdelsen af disse frister blevet forbedret.

For så vidt angår de tekniske aspekter af dataindberetningen er der sket en omfattende standardisering. Dataene indberettes elektronisk til Eurostat i overensstemmelse med kravene til datafiler og dataformat. Oplysningerne kan således hurtigt integreres i Eurostats produktionsdatabase, og på et tidligt stadium er det muligt at konstatere fundamentale fejl og ukendte koder.

Når data er blevet indlæst i Eurostats database, anvendes detaljerede valideringsprocedurer for at analysere kvaliteten af de indberettede data. Valideringen omfatter datasættenes interne konsistens, konsistensen over tid, konsistensen mellem datasættene og en sammenligning af resultaterne for trafikken mellem to indberettende lande.

Datakvaliteten kan anses for at være god for så vidt angår godstransport (som er baseret på fragtdokumenter). Passagerdata kan ikke nå op på samme kvalitetsniveau, idet der anvendes forskellige metodologier til dataindsamling i de enkelte

medlemsstater. For så vidt angår ulykkesstatistikker er dataene somme tider "blevet forurenede" af selvmord og selvmordsforsøg. En del af dataene vedrørende ulykker mangler stadig på nationalt plan at blive tilpasset til de fælles definitioner (sandsynligvis fordi forordning 91/2003 giver mulighed for en overgangsperiode på fem år). De ovennævnte harmoniserede definitioner vil medføre en højere datakvalitet. Dette skal ses ud fra etableringen af et solidt fælles metodologisk grundlag, indsatsen i forbindelse med bearbejdningen og valideringen på nationalt plan og den efterfølgende kvalitetskontrol foretaget i Eurostat før offentliggørelsen af dataene.

De fleste medlemsstater mener, at bestemmerne i forordning 91/2003 opfyldes i tilfredsstillende grad. De fleste vanskeligheder opleves i forbindelse med levering af oplysninger på regionalt niveau som følge af dårlige datakilder og aggregeringsværktøjer, begrænset adgang til data, og i nogle tilfælde databehandlingsproblemer. I mange af de indberettende lande er der dog løbende bestræbelser på at forbedre situationen, f.eks. i form af regelmæssig kontakt med dataleverandørerne for at få gennemført dataoverførslerne eller i form af udvikling af nye databehandlingssystemer.

### 2.2.2 Metodologisk vejledning

Eurostat har udarbejdet en manual om gennemførelsen af forordning 91/2003 (Reference Manual for the implementation of the Regulation 91/2003) som vejledning for medlemsstaterne og andre indberettende lande, når de skal anvende forordningen. Manualen vil blive ajourført årligt, så den kommer til at indeholde de nyeste oplysninger, dokumenter og retningslinjer, der er relevante for indsamlingen af disse statistiske data.

Desuden har Eurostat i samarbejde med medlemsstaterne og Den internationale Jernbaneunion (UIC) udarbejdet en sammenligningstabel mellem UIC-stationskoder og NUTS 2-regioner.

### 2.2.3 Offentliggørelse af data

I henhold til artikel 7 i forordning nr. 91/2003 kan Kommissionen offentliggøre alle data, som medlemsstaterne ikke har erklæret fortrolige. I praksis har meget få lande gjort brug af denne klausul, så størstedelen af de data, der indberettes til Eurostat, kan offentliggøres. Dataene i bilag I (liste over jernbanevirksomheder) er fortrolige i henhold til forordningens bestemmelser.

Eurostat offentliggør de indsamlede data gennem sin formidlingsdatabase, hvortil der er gratis adgang via Eurostats websted. Der findes allerede 19 tabeller, som er udfyldt med data fra bilag A-E. I år (2007) vil antallet af tabeller være større som følge af offentliggørelsen af data fra bilag F og G.

Eurostat formidler også disse oplysninger gennem særlige publikationer som f.eks. serien "Statistics in Focus" eller pressemeddelelser, som dermed giver medierne og den brede offentlighed adgang til disse data.

På grundlag af de data, der er leveret i henhold til forordningens bestemmelser er der blevet offentliggjort tre "Statistics in Focus"-publikationer med data fra 2005:

- Rail transport accidents in the European Union in 2004-2005
- Rail freight transport 2005
- Passenger transport by rail in 2004-2005.

Tabel 2 indeholder en række nøgletal om den europæiske jernbanetransport, der er indsamlet i henhold til denne forordning.

**Table 2: Samlet<sup>12</sup> transport af passagerer og gods samt antal personer omkommet i jernbaneulykker i 2005, efter land**

	Passager-transport (mio. pkm)	Ændring i forhold til 2004 (%)	Godstransport (mio. tkm)	Ændring i forhold til 2004 (%)	Antal personer omkommet i jernbaneulykker <sup>13</sup>
Belgien	8305	-4.3	:c <sup>14</sup>	5.7 <sup>14</sup>	24
Tjekkiet	6667	1.3	14866	-1.5	249
Danmark	5957	0.7	1976	-14.9	23
Tyskland	78244	7.4	95421	3.8	157
Estland	248	28.6	10639	1.4	21
Grækenland	1854	11.1	613	3.6	26
Spanien	21153	4.1	11635	-2.0	65
Frankrig	76886	3.4	40701	-9.8	79
Irland	1781	12.6	303	-24.1	0
Italien	50088	1.7	22761	2.6	99
Cypern	-	-	-	-	-
Letland	894	10.3	19779	6.2	5
Litauen	280	-1.0	12457	7.0	33
Luxembourg	267	5.8	392	-33.9	0
Ungarn	9851	-3.1	9090	3.9	91
Malta	-	-	-	-	-
Nederlandene	14036	-0.4	5025	-3.8	25
Østrig	9236	5.0	18957	1.1	44
Polen	17882	-3.0	49972	-4.5	291
Portugal	3809	1.5	2422	6.1	99
Slovenien	716	3.0	3245	3.0	5
Slovakiet	2182	-2.0	9463	-2.5	7
Finland	3478	3.8	9706	-4.0	22
Sverige	8910	3.2	21675	3.9	21
Det Forenede Kongerige	44415	2.5	22322	-1.0	74
<b>EU-25</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>1464</b>
Bulgarien	:	:	:	:	:
Kroatien	1227	5.0	2835	13.7	35
FYROM	:	:	:	:	:
Island	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0.0	17	-17.3	0
Norge	2709	3.4	3149	10.7	4
Rumænien	7960	-7.6	16582	-2.6	36

<sup>12</sup> Forenklet og detaljeret indberetning, alle transporttyper (international, national, transit kun for godstransport).

<sup>13</sup> Nogle data kan omfatte selvmord.

<sup>14</sup> Dataene er fortrolige som følge af den fortrolighedsklausul, der gælder for forenklet indberetning (små virksomheder). Dataene for store virksomheder (detaljeret indberetning) var 8130 mio. tkm i 2005 .

Schweiz <sup>15</sup>	:	:	:	:	:
Tyrkiet	5036	-3.8	9077	-2.7	154

### 3 KONKLUSIONER

De indhøstede erfaringer og opnåede resultater ved gennemførelsen af forordning 91/2003 kan i det store og hele betragtes som meget positive. Forordningens vedtagelse og det arbejde og de ressourcer, som både medlemsstaterne og Eurostat har investeret i opfyldelsen af forordningens krav, har gjort det muligt i løbet af kort tid at udarbejde sammenlignelige og pålidelige resultater. Dette gælder især de ti medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004.

I de lande, hvor jernbanemarkedet er udviklet (der er flere jernbaneoperatører), stødte man på flere problemer i forbindelse med indsamling af jernbanedata.

Leveringen af data i de to efterfølgende år har været bedre, selv om der stadig er nogle uløste problemer, især med hensyn til datasættenes periodicitet og fuldstændighed.

Som følge af den kontinuerlige læringsproces (i de tre forudgående år) forelå alle kvartalsdata for 2006 allerede i maj 2007 (alle medlemsstaterne overholdt fristen for kvartalsdata).

Der er for nogle lande sket store fremskridt med hensyn til at ophæve sikkerhedsrestriktionerne for nogle tabeller. I starten var der 7 lande, der erklærede nogle tabeller for fortrolige, men som følge af de nationale statistiske kontors kontakter med jernbaneselskaberne, kunne dataene gøres offentlige. I øjeblikket er der kun tre lande (AT<sup>16</sup>, BE<sup>17</sup> og BG<sup>18</sup>), der opretholder restriktioner med hensyn til deres data. Proceduren for offentliggørelse er stadig i gang i disse lande. Som følge heraf foreligger der stadigvæk ikke EU-aggregater (for nogle variabler). Dette begrænser i alvorlig grad overvågningen af jernbanemarkedet på europæisk niveau og datasættenes anvendelighed.

Hovedparten af problemerne med fortolkning af forordningen, indsamling, bearbejdning, indberetning og validering af dataene er blevet behandlet og løst på passende måde. Gennemførelsen af forordningen har betydet, at der nu er langt flere oplysninger til rådighed om denne sektor, og at datakvaliteten og -aktualiteten er blevet forbedret. Dataene kan anvendes direkte i beslutningsprocessen, især ved udformningen, gennemførelsen og overvågningen af både medlemsstaternes og EU's politik på jernbaneområdet. Dataformidlingen gennem forskellige offentlige kanaler

<sup>15</sup> Schweiz skal levere jernbanedata begyndende med 2006 som referenceår (aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om samarbejde om statistik) (EUT L 90 af 28. marts 2006, s. 1).

<sup>16</sup> Tabel A3, F1 og F2 er fortrolige. Der er igangsat en offentliggørelsesprocedure for tabel C1, C2, C3, C4, E2, F3, F4.

<sup>17</sup> B1 for 2004 og 2005 er fortrolig.

<sup>18</sup> Tabel E1 og E2, der er igangsat en offentliggørelsesprocedure.

har bidraget til at gøre hele processen mere gennemsigtig og give borgerne noget til gengæld for de ressourcer, der er investeret.

### 3.1 UDVIKLINGEN PÅ KORT SIGT

På kort sigt bør indsatsen koncentreres om følgende:

- Fuldføre indførelsen af harmoniserede definitioner for at opnå større sammenlignelighed mellem de forskellige lande og de forskellige transportformer.
- Integration og harmonisering af visse data for jernbaneulykker (som i øjeblikket indsamles både af Det Europæiske Jernbaneagentur og Eurostat) for at undgå dobbeltarbejde og offentliggørelse af afvigende tal i fremtiden.
- Det er nødvendigt at forbedre datakvaliteten for visse elementer sammen med aktualiteten. Nogle indberettende lande har behov for at gøre en ekstra indsats for at levere pålidelige og sammenlignelige data og foretage indberetningerne rettidigt.
- Offentliggørelse af trafikstrømme på jernbanenettet samt regionale data
- Udvidelsen af EU med Bulgarien og Rumænien. Eurostat vil lægge særlig vægt på at sikre, at disse to nye medlemsstater overholder EU-lovgivningen om jernbanestatistikker.
- Full ophævelse af fortrolighedsrestriktioner for at muliggøre rettidig offentliggørelse af EU-aggregater.

### 3.2 UDVIKLINGEN PÅ LANG SIGT

Indsamlingen af nye variabler kan forventes og vil blive drøftet på grundlag af behov, som brugerne gør opmærksom på (f.eks. kunne tog-km opdelt i dieseldrift og eldrift være nyttige i forbindelse med beregninger af miljøpåvirkninger). Muligheden for indsamling af data om højhastighedstog (antal passagerer, passager-km og tog-km) kan også drøftes.

De indberettende lande har imidlertid klart givet udtryk for, at det i øjeblikket ikke er muligt at indsamle flere oplysninger, og at en yderligere byrde i indsamlingen af statistiske data generelt og statistikker over jernbanetransport i særdeleshed bør begrundes behørigt.

Man kan forvente to kommende ændringer, som ikke kræver levering af yderligere data:

- En mindre afkortning af dataindberetningsperioden til fem måneder efter udgangen af observationsperioden for de årlige data for togpassagerer, hvilket svarer til kravene til indsamlingen af data om andre transportformer.
- Udvidelse af den geografiske dækning som følge af enten nye udvidelser af EU eller frivillig deltagelse af tredjelande på grundlag af samarbejdsaftaler.