

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 20.12.2007
COM(2007) 832 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

**за придобития опит от извършената работа по Регламент (ЕО) № 91/2003 на
Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно статистиката
за железопътния транспорт**

СЪДЪРЖАНИЕ

КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ	3
1 ВЪВЕДЕНИЕ	3
1.1 ПРЕДИСТОРИЯ И ЦЕЛИ.....	3
1.2 КОНТЕКСТ НА ПОЛИТИКАТА	4
1.3 ПРАВИЛА ЗА ПРИЛАГАНЕ	5
1.4 ОБХВАТ НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ И НА ДРУГИ ДЪРЖАВИ.....	6
2 ПРИЛАГАНЕ НА РЕГЛАМЕНТА.....	8
2.1 СРЕЩАНИ ПРОБЛЕМИ	8
2.1.1 Зачитане на правните задължения	8
2.1.2 Тежест на прилагането и редовно предоставяне на данни от докладващите страни.....	10
2.1.3 Събиране на данни, процес на компилиране и потвърждаване	11
2.1.4 Методологични въпроси	11
2.2 РЕЗУЛТАТИ	12
2.2.1 Предаване на данни и потвърждаване	12
2.2.2 Методологически насоки	12
2.2.3 Разпространение на данни	13
3 ЗАКЛЮЧЕНИЯ	15
3.1 КРАТКОСРОЧНИ ПЕРСПЕКТИВИ	17
3.2 ДЪЛГОСРОЧНИ ПЕРСПЕКТИВИ.....	17

КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ

Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно статистиката за железопътния транспорт¹ определя в своя член 9, че след като данните са били събирани в продължение на три години, Комисията изпраща отчет на Европейския парламент и на Съвета за придобития опит от извършената работа по посочения регламент. Настоящият отчет има за цел да изпълни това изискване, след като е приключило събирането на данни за първия тригодишен период (2003 г.–2005 г.).

След общо изложение на предисторията, целите и контекста на политиката на законодателния акт, се обсъждат някои проблеми, свързани с прилагането му. Отчетът също така представя информация относно основните постигнати резултати. Последният раздел представя заключения и възможни бъдещи насоки на развитие.

Прилагането на този регламент доведе до получаването на подробна информация относно европейския транспорт на товари и пътници по релси, както и на данни относно железопътните инциденти, и отбеляза подобрене на качеството на данните и тяхната навременност. Държавите-членки положиха усилия да изпълнят изискванията на регламента и тези усилия трябва да продължат, за да се подобри навременността и пълнотата на предоставяните данни.

1 ВЪВЕДЕНИЕ

1.1 ПРЕДИСТОРИЯ И ЦЕЛИ

Регламент 91/2003 беше предназначен да предостави на Комисията, другите институции на ЕС, националните правителства и обществото като цяло сравними, достоверни, хармонизирани, редовни и пълни статистически данни относно мащаба и развитието на превоза на товари и пътници по релси в Европейския съюз.

Това се постига чрез разширяване на някои основни характеристики на данните, събирани по-рано по силата на Директива 80/1177/ЕИО относно статистиката за железопътния транспорт на товари, за да включват информация относно транспорта на пътници, потоците на трафик и инцидентите по железопътната мрежа; информация относно вида опасни товари; информация относно вида транспортна единица и информация относно националния и международен транспорт на товари и пътници на регионално равнище (NUTS2).

¹ 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.

Основните характеристики на Регламент 91/2003 следователно могат да се обобщят, както следва:

- предоставянето на данни следва да обхваща всички железници в Общността.
- Предоставянето на данни се дефинира за транспорта по релси както на товари, така и на пътници. Събираните данни включват годишна и тримесечна статистика за превоза на товари и пътници.
- Задължението за предоставяне на данни за отправна – крайна точка както за товари, така и за пътници, е географски определено на ниво NUTS2.
- Събираната информация включва статистика за потоци на трафик по железопътната мрежа за товарни и пътнически влакове.
- Предоставянето на данни обхваща статистиката за железопътните инциденти.

1.2 КОНТЕКСТ НА ПОЛИТИКАТА

Разработването на обща транспортна политика изисква възможно най-доброто познаване на обхвата и развитието на транспорта на пътници и товари по релси. Съгласно Бялата книга „Европейска транспортна политика до 2010: време за вземане на решения“², целта на транспортната политика на Общността е да допринесе за осигуряване на европейците на ефикасни и действащи транспортни системи. Тази цел е запазена в междинния преглед на Бялата книга³, въпреки че е ориентирана в по-голяма степен към гарантиране на устойчива мобилност в Европа. Обновената стратегия на ЕС за устойчиво развитие⁴ определя устойчивия транспорт за ключова цел за ЕС. Така статистиката за железопътния транспорт на Общността се използва за установяване на рамка, мониторинг и оценка на транспортната политика на ЕС и другите политики на ЕС, като например обновената стратегия за устойчиво развитие и функционирането на вътрешния пазар.

Важността на тези данни за вземането на решения в ЕС се увеличава, например в следствие на дадените на Комисията компетенции във връзка с втория и третия пакет от предложения за железниците.

² COM(2001) 370 от 12 септември 2001 г.

³ COM(2006) 314 от 22 юни 2006 г.: „Нека Европа продължава да се движи – устойчива мобилност за нашия континент. Междинен преглед на Бялата книга за транспорта на Европейската комисия от 2001 г.“

⁴ Приета от Европейския съвет на 15-16 юни 2006 г.

Вторият пакет от предложения за железниците се състои от три директиви (относно безопасността, оперативната съвместимост и отварянето на пазара) и един регламент относно Европейската железопътна агенция.

Третият пакет от правни мерки включва две директиви (директива относно по-нататъшното отваряне на пазара за международен транспорт на пътници по релси и директива относно лицензиите за машинисти) и един регламент (относно правата и задълженията на пътниците с влак). Тази информация се използва също и за измерването на пътническите и товарни потоци и за изчисляването на разпределението между отделните видове транспорт в ЕС.

Други примери за използване на тези данни за нуждите на политиката са следните:

- Европейската железопътна агенция (ЕЖА) също заявява интерес да се ползва от тези данни за работата си, напр. за разработването на общи показатели за безопасността.
- Има потенциал тези данни да се използват и за целите на политиката за защита на околната среда в сравнителен план с други видове транспорт. Нуждата от данни расте заедно с политическото желание за утвърждаване на железопътния транспорт от екологични съображения. Тези статистически данни имат отношение към отчетния механизъм в областта на транспорта и околната среда (TERM), който е създаден да информира лицата, определящи транспортната политика в ЕС, и е разработен от Европейската агенция за околната среда в сътрудничество с експертите на държавите-членки и Европейската комисия.

1.3 ПРАВИЛА ЗА ПРИЛАГАНЕ

Регламент 91/2003 дава изпълнителни правомощия на Комисията, които се упражняват чрез процедура на комитология, така както е изложено в членове 10 и 11. Евростат е използвал тази процедура за приемането на списък с правила, обхващащи различни аспекти на прилагането на регламента. Тези правила са приети под формата на регламенти на Комисията съгласно становището на Статистическия програмен комитет.

До този момент са приети два регламента за прилагане:

- Регламент (ЕО) № 1192/2003 на Комисията⁵ от 3 юли 2003 г., който основно дава хармонизирани дефиниции за използване в железопътната статистика от всички предоставящи данни държави, но освен това

⁵ Регламент (ЕО) № 1192/2003 на Комисията от 3 юли 2003 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета относно статистика за железопътния транспорт, ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 13.

адаптира съдържанието на приложението, свързано със статистиката за инцидентите.

- Регламент (ЕО) № 332/2007 на Комисията⁶ от 27 март 2007 г., който определя техническия формат за предаване на данни (масиви, които трябва да бъдат предоставени със съответната структура и кодиране).

В момента в съответните комитети се обсъжда още един регламент на Комисията. Целта му е да хармонизира определен брой дефиниции и да измени приложение 3 към Регламент 91/2003, за да бъде то в съответствие с приложение 1 към Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в Общността.

1.4 ОБХВАТ НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ И НА ДРУГИ ДЪРЖАВИ

Регламент 91/2003 е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки. Той не трябва да се въвежда в националното законодателство. Все пак постепенно са въведени приложенията към регламента (за някои железопътни предприятия, масиви данни и променливи) в съответствие с някои правила и за максимален период от три години (до 2005 г. включително).

По отношение на Румъния и България, и двете държави са заявили желанието си да спазват стриктно законите на ЕС в тази област, започвайки от 2006 г. като референтна година за предаването на данни. Румъния е предоставила почти всички данни за 2005 г. в съответствие с разпоредбите на регламента.

По отношение на държавите кандидатки, Хърватска и Турция предоставят някои данни, докато Бившата югославска република Македония още не е предоставила никаква информация.

С решение на Съвместния комитет на ЕИП⁷ през 2003 г. Регламент 91/2003 беше официално включен в приложение XXI (Статистика) на Споразумението за ЕИП. В съответствие с това решение Норвегия трябва да предаде изискваните в регламента данни. Регламентът предвижда разпоредба за опростена отчетност, която се отнася за данните за Лихтенщайн⁸.

Данни, отговарящи на принципите на регламента, ще бъдат предадени също от Швейцария съгласно Споразумението между Европейската общност и

⁶ Регламент (ЕО) № 332/2007 на Комисията от 27 март 2007 г. относно техническите предписания за предоставяне на статистически данни за железопътния транспорт, ОВ L 88, 29.3.2007 г., стр. 16.

⁷ Решение на Съвместния комитет на ЕИП № 12/2004 от 6 февруари 2004 г. за изменение на приложение XXI (Статистика) към Споразумението за ЕИП, ОВ L 116, 22 Април 2004 г., стр. 63-64.

⁸ Данните за Лихтенщайн се предоставят от Австрия, понеже на територията на Лихтенщайн оперира само едно (австрийско) железопътно предприятие.

Конфедерация Швейцария за сътрудничество в областта на статистиката⁹. Швейцария събира данните, изисквани със споменатия регламент, най-късно от началото на 2006 г.¹⁰

⁹ Подписано на 26 октомври 2004 г. и одобрено с Решение на Съвета от 27 февруари 2006 г. относно подписване на Споразумение между Европейската общност и Конфедерация Швейцария за сътрудничество в областта на статистиката, ОВ L 90, 28.3.2006 г., стр. 1-21.

¹⁰ Приложение А, статистика за транспорта и туризма, към гореспоменатото споразумение.

2 ПРИЛАГАНЕ НА РЕГЛАМЕНТА

2.1 СРЕЩАНИ ПРОБЛЕМИ

2.1.1 Зачитане на правните задължения

Спазването на задълженията за предоставяне на данни, определени в регламента, се разви в положителна насока през разглеждания период. Тенденцията на развитие е следствие най-вече на факта, че разпоредбите на приложенията бяха постепенно въведени, както следва:

- данни за 2003 г. – таблици А1, А2, А3 и приложение I бяха изискани за първи път;
- данни за 2004 г. – таблици А4, А5, А6, А7, А8 и А9, приложение Б, приложение В, приложение Г, приложение Д и приложение З бяха изискани за първи път;
- данни за 2005 г. – приложение Е и приложение Ж бяха изискани за първи път.

Таблица 1 показва състоянието на предаването на данни за референтната 2005 г. по масив данни и периодичност. Съгласно Регламент 91/2003:

- масивите данни във връзка с приложение Д (статистически данни за транспорта на товари и пътници) са тримесечни;
- масивите данни от приложения А, Б, В, Г (статистически данни за транспорта на товари и пътници) и З (статистически данни за инциденти) са годишни;
- масивите данни от приложение Е (регионални статистически данни за транспорта на товари и пътници) и Ж (статистически данни за потоците на трафик по железопътната мрежа) са петгодишни (и следва да бъдат предоставяни, започвайки от референтната 2005 г.).

Таблица 1: Спазване на изискванията на регламента относно навременност и пълнота през 2005 г. (референтна година)

Приложение	Тримесечно предаване на данни	Годишно предаване на данни						5 години (начало 2005 г.)	
	Д	А	Б	В	Г	З	И	Е	Ж
Месеци за предаване на данни	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Белгия									
Чехия			–	Т		Q		Т	
Дания	Т	Т	Т	М	Т	Т	Т		
Германия	Т	Т	–	Т	–	Т	Т	Т, М	
Естония							Q		
Гърция			–					Т	
Испания	Т			М				М	М
Франция		М		М				Т, М	Т
Ирландия		М					Т	Т	
Италия			Т						
Кипър	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Латвия			–		–			М	
Литва	Т								
Люксембург			–	Т	–		Т	Т	Т
Унгария									Т
Малта	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Нидерландия		М	М		Q		Q, Т		М
Австрия								Т	Т
Полша		Т							
Португалия	Т					Т	М	М	М
Словения			–		–				
Словакия			–		–	Т	Т, Q	Т	
Финландия							Q		
Швеция		Т	–	Т			Q	М	
Обединено кралство		Т		Т		Т	Q, Т	М	М
България	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Хърватска	Т		–		–			–	–
БЮРМ	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Исландия	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Лихтенщайн	–	–		–			Т	–	Т
Норвегия				М			Т	М	
Румъния								–	–
Швейцария	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Турция							М		–

* Взета е предвид навременността на предоставянето на данни за четвъртото тримесечие на 2005 г.

Легенда:

	Спазване на изискванията на регламента
T	проблеми с навременността
M	някои таблици липсват
Q	проблеми с качеството, непълнота на данните
-	не се засяга

По отношение на предоставянето на данни за 2003 г., някои докладващи страни срещнаха проблеми с предаването на определени масиви данни (главно относно статистиката за инцидентите и др.) или определени елементи (движение на влаковете и др.). Предоставянето на данни през следващите две години се подобри, въпреки че все още са необходими усилия, за да се подобри периодичността и пълнотата на масивите данни.

2.1.2 Тежест на прилагането и редовно предоставяне на данни от докладващите страни

В повечето докладващи страни спазването на регламента означаваше непосредствено използване на съществуващите данни, поради което не бяха предприети никакви конкретни мерки, понеже съществуващите процеси бяха достатъчни за изпълняване на изискванията. Въпреки това в някои държави беше необходимо разширяване на събирането на данни и допълнителни процедури за компилиране. Необходимо е да се спомене, че в регламента не се предвижда финансова помощ за покриване на разходите по неговото прилагане.

Относно редовното предоставяне на данни, повечето докладващи страни считат необходимото работно натоварване за приемливо. Въпреки това, в някои държави това означава съществена тежест, особено за железопътните дружества в качеството им на първо звено за предоставяне на данни и за компетентните национални органи (КНО) на държавите, в които се прилагат правилата на ЕС за либерализация и в които поради това осъществяват дейност много нови железопътни дружества.

По отношение на разходите, пилотно проучване, проведено през 2006 г. от името на работната група по програмиране и координиране на европейската статистическа система, показва много разнородна ситуация, със средногодишни разходи за производството на статистически данни за железопътния транспорт, вариращи в големи граници дори сред държави-членки с подобна големина и структура на пазара. С много малко изключения, държавите-членки потвърдиха, че представените в проучването на разходите и ползите¹¹ стойности действително отразяват общите годишни разходи за производство на статистически данни за железопътния транспорт, в съответствие с Регламент 91/2003.

¹¹ Докладът беше представен и обсъден с държавите-членки в работната група по програмиране и координиране на европейската статистическа система на 19 юни 2006 г. (точка 2.1 от програмата *Преглед на приоритетите – резултати от пилотните проучвания на разходите и ползите*).

2.1.3 Събиране на данни, процес на компилиране и потвърждаване

Процесът на събиране на данни и компилиране при докладващите страни следва традиционния поток на информацията отдолу нагоре. Обикновено този поток започва от железопътното дружество, което предава информацията на КНО, който компилира, потвърждава и предава националните данни на Евростат.

В някои случаи КНО използват информация от други източници, като например Министерството на транспорта, ръководители в областта на инфраструктурата или национални органи по безопасност, особено относно статистика за потоци на трафик по железопътната мрежа и относно статистика за инцидентите.

Всички КНО извършват проверка за потвърждаване, преди да изпратят информацията на Евростат, като използват вътрешно разработените процедури за контрол и/или използват софтуерния инструмент за предварително потвърждаване, предоставен от Евростат. Правилата за потвърждаване обхващат много аспекти на процеса, включително формата на данните, кодирането, вътрешната съгласуваност на всеки масив данни, съгласуваността между масивите данни и променливите и др., а когато се намерят грешки, те се поправят ръчно преди предаването на данните на Евростат.

2.1.4 Методологични въпроси

Методологичните разпоредби за прилагане на Регламент 91/2003 предоставиха обща рамка, за да гарантират хармонизирано събиране на данни и получаването на сравними резултати. По време на разглеждания период се повдигнаха следните важни методологични въпроси:

- въпросът за включване/изключване на транзита на пътници;
- методологически проблеми при създаването на таблица на съответствието между UIC кодовете на гарите с регионите по NUTS2 и един общ инструмент за преобразуване, приложим към NST/R-NST2000 (CPA, CN) за целите на статистиката за транспорта;
- необходимостта от хармонизиране на дефинициите в Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт и регламентите относно железопътния транспорт (заедно с промените в обхвата на събирането на данни), за да се подобри качеството на статистиката за железопътните инциденти;
- методологическа подкрепа във връзка с приложение Ж – статистика за потоците на трафик по железопътната мрежа;
- проблеми със съответствието между приложение И и предоставяните данни.

2.2 РЕЗУЛТАТИ

2.2.1 Предаване на данни и потвърждаване

Всяко приложение към Регламент 91/2003 определя конкретни крайни срокове за предаване на данните от докладващите страни. По време на разглеждания период имаше подобрене в спазването на тези крайни срокове.

По отношение на техническите разпоредби за предаването на данните е постигнато високо равнище на стандартизация. Данните се предават на Евростат по електронен път, като се спазва изискваната структура на файла с данни и формата на запис. Това дава възможност за бързо интегриране на информацията в производствената база данни на Евростат и ранното откриване на основни грешки и непознати кодове.

След като вече данните са заредени в базата данни на Евростат, се прилагат подробни процедури на потвърждаване, за да се гарантира качеството на предадените данни. Потвърждаването включва вътрешната последователност на масивите данни, последователността във времето, съгласуваността между масивите и сравнение на резултатите за трафика между две докладващи страни.

Качеството на данните може да се сметне за добро по отношение на товарния транспорт (където се използват основно транспортни документи). Данните за пътници не могат да постигнат същото ниво на качество, поради съществуването на различни методологии за събиране на данни във всяка държава-членка. По отношение на статистиката за инцидентите, данните понякога биват „замърсявани“ със случаи на самоубийство и опити за самоубийство. Част от данните за инциденти все още страдат от липсата на национално адаптиране към общите дефиниции (вероятно заради преходния период от пет години, позволен с Регламент 91/2003); споменатите по-горе хармонизирани дефиниции ще подобрят качеството на данните. Това твърдение се основава на прилагането на здрава обща методологична рамка, на усилията при процедурите за компилиране и потвърждаване на национално равнище, а също и на последващия качествен контрол, извършван от Евростат преди разпространение на данните.

Повечето държави-членки считат нивото на спазване на изискванията на Регламент 91/2003 за добро. Трудности се срещат най-вече при предоставянето на информация на регионално равнище, поради лошокачествени източници на данни и инструменти за обобщаване, ограничен достъп до данни и в някои случаи трудности при обработката на данни. Въпреки това, в много докладващи страни продължават усилията за подобряване на положението, като например се установяват редовни контакти с подателите на данни, за да може да се завърши предаването на данните, или се разработват нови системи за обработка на данни.

2.2.2 Методологически насоки

Евростат е изготвил наръчник за прилагане на Регламент 91/2003, за да даде указания на държавите-членки и другите докладващи страни при прилагането на регламента. Наръчникът се актуализира ежегодно, за да включва най-новата

информация, документация или насоки, свързани със събирането на тази статистика.

Освен това Евростат в сътрудничество с държавите-членки и UIC състави таблицата на съответствието на UIC кодовете на гарите с регионите по NUTS2.

2.2.3 Разпространение на данни

Съгласно член 7 от Регламент 91/2003, Комисията може да разпространява всички данни, които не са обявени за поверителни от държавите-членки. На практика много малко страни са използвали тази клауза и голяма част от предоставените на Евростат данни може да се разпространява. Данните в приложение И (информация за железопътни предприятия) е поверителна по силата на регламента.

Евростат оповестява събраните данни чрез своята база данни за разпространение, до която има свободен достъп от интернет страницата на Евростат. Налице са вече 19 таблици, попълнени с данни, взети от приложения А–Д и З. През текущата година (2007) броят таблици ще нарасне, поради разпространението на данните от приложения Е и Ж.

Евростат също разпространява информация чрез специални публикации, като поредицата „Статистика на фокус“ или съобщения за пресата, които поясняват данните за медиите и широката публика.

Въз основа на данните, предадени по силата на разпоредбите на регламента, беше възможно да се публикуват три издания на поредицата „Статистика на фокус“ с данни за 2005 г.:

- Железопътни инциденти в Европейския съюз през 2004–2005 г.;
- Железопътен товарен транспорт през 2005 г.;
- Транспорт на пътници по релси през 2004–2005 г.

Таблица 2 съдържа някои ключови стойности относно европейския железопътен транспорт, събрани въз основа на този регламент.

Таблица 2: Общо¹² железопътен транспорт на пътници и товари и загинали лица в железопътни инциденти по държава през 2005 г.

	Пътнически транспорт (милиони пътници/km)	Промяна в сравнение с 2004 г. (%)	Товарен транспорт (милиони t/km)	Промяна в сравнение с 2004 г. (%)	Брой загинали лица в железопътни инциденти ¹³
Белгия	8305	-4.3	: ¹⁴	5.7 ¹⁴	24
Чехия	6667	1.3	14866	-1.5	249
Дания	5957	0.7	1976	-14.9	23
Германия	78244	7.4	95421	3.8	157
Естония	248	28.6	10639	1.4	21
Гърция	1854	11.1	613	3.6	26
Испания	21153	4.1	11635	-2.0	65
Франция	76886	3.4	40701	-9.8	79
Ирландия	1781	12.6	303	-24.1	0
Италия	50088	1.7	22761	2.6	99
Кипър	-	-	-	-	-
Латвия	894	10.3	19779	6.2	5
Литва	280	-1.0	12457	7.0	33
Люксембург	267	5.8	392	-33.9	0
Унгария	9851	-3.1	9090	3.9	91
Малта	-	-	-	-	-
Нидерландия	14036	-0.4	5025	-3.8	25
Австрия	9236	5.0	18957	1.1	44
Полша	17882	-3.0	49972	-4.5	291
Португалия	3809	1.5	2422	6.1	99
Словения	716	3.0	3245	3.0	5
Словакия	2182	-2.0	9463	-2.5	7
Финландия	3478	3.8	9706	-4.0	22
Швеция	8910	3.2	21675	3.9	21
Обединено кралство	44415	2.5	22322	-1.0	74
Европейски съюз 25	:	:	:	:	1464
България	:	:	:	:	:
Хърватска	1227	5.0	2835	13.7	35
БЮОРМ	:	:	:	:	:
Исландия	-	-	-	-	-
Лихтенщайн	1	0.0	17	-17.3	0
Норвегия	2709	3.4	3149	10.7	4
Румъния	7960	-7.6	16582	-2.6	36

¹² Опростен и подробен доклад, всички видове транспорт (международен, национален, транзит единствено за транспорт на товари).

¹³ Възможно е някои данни да съдържат и случаи на самоубийство.

¹⁴ Данните са поверителни заради клаузата за поверителност, приложена към опростения доклад (малки предприятия); данните за големи предприятия (подробен доклад) бяха 8 130 млн. t/km през 2005 г.

Швейцария ¹⁵	:	:	:	:	:
Турция	5036	-3.8	9077	-2.7	154

3 ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Като цяло придобитият опит и получените резултати при прилагането на Регламент 91/2003 могат да се считат за положителни. Приемането на регламента, вложените работа и ресурси във въвеждането на правните изисквания, както на национално равнище, така и на равнище Евростат, позволи бързото получаване на сравними и достоверни резултати. Това важи особено много за десетте държави-членки, които се присъединиха към ЕС през 2004 г.

Още проблеми, свързани със събирането на данни за железопътния транспорт, бяха срещнати в страните с развит железопътен пазар (където съществуват много оператори на железопътни предприятия).

Предоставянето на данни през следващите две години се подобри, въпреки че остават още проблеми, особено по отношение на периодичността и пълнотата на масивите данни.

Поради непрестанния процес на научаване (през предишните три години), всички тримесечни данни за 2006 г. бяха налични още през май 2007 г. (всички държави-членки спазиха крайния срок за тримесечните данни).

Някои държави отбелязаха голям напредък в посока премахване на ограниченията за поверителност на някои таблици. В началото 7 държави обявиха някои таблици за поверителни, но след като националните статистически институти се свързаха с железопътните предприятия, данните можеха вече да станат обществено достъпни. Към момента единствено три държави (AT¹⁶, BE¹⁷ и BG¹⁸) поставят ограничения за данните. Процедурата за оповестяване на данни все още продължава в тези държави. В резултат на това обобщените стойности за ЕС (за някои променливи) все още не са налични. Това сериозно затруднява мониторинга на железопътния пазар на европейско равнище и по този начин намалява полезността на масивите данни.

На повечето въпроси, свързани с тълкуването на регламента, събирането на данни, компилацията, предаването и потвърждаването, е обърнато внимание и те са разрешени правилно. Прилагането на регламента е довело до увеличаване на наличната информация за сектора, а също и до подобряване на качеството и навременността на данните. Относно използването на данните, получените резултати са непосредствено приложими за определяне на политиката, особено

¹⁵ Швейцария предоставя данни за железопътния транспорт, започвайки от 2006 г. като референтна година (съгласно Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария за сътрудничество в областта на статистиката, ОВ L 90, 28.3.2006 г., стр. 1-21).

¹⁶ Таблици A3, F1 и F2 са поверителни. Таблици C1, C2, C3, C4, E2, F3, F4 са в процедура за оповестяване.

¹⁷ B1 за 2004 г. и 2005 г. са поверителни.

¹⁸ Таблици E1 и E2, продължаваща процедура за оповестяване.

за разработването, прилагането и мониторинга на политиката в сектора на железопътния транспорт на национално равнище и на равнище ЕС. Разпространението на данните посредством различни публични средства допринесе за по-добрата видимост на целия процес и за постигане на възвръщаемост за гражданите за инвестираните в него ресурси.

3.1 КРАТКОСРОЧНИ ПЕРСПЕКТИВИ

В краткосрочен план усилията следва да се концентрират върху следните въпроси:

- финализиране въвеждането на хармонизирани дефиниции, с цел постигане на по-добра съвместимост между данните на различни държави и различни видове транспорт.
- Интегриране и хармонизиране на някои данни за железопътни инциденти (които в момента се събират отделно от ERA и Евростат), за да се избегне в бъдеще дублирането на работа и публикуването на различни стойности.
- Необходимо е по-нататъшно подобряване на качеството на данните при някои елементи и на навременността. Някои докладващи страни трябва да положат допълнителни усилия за предаване на надеждни и сравними данни и за подобряване на навременността на предоставянето на данни.
- Разпространение на потоци на трафик по железопътната мрежа и регионални данни.
- Разширяването на ЕС с България и Румъния. Евростат ще обърне особено внимание, за да осигури съблюдаването на законодателството на ЕС относно статистиката за железопътния транспорт от тези две нови държави-членки.
- Пълно премахване на ограниченията за поверителност, за да е възможно навременното разпространение на обобщените показатели за ЕС.

3.2 ДЪЛГОСРОЧНИ ПЕРСПЕКТИВИ

Може да се предвиди събирането на нови променливи, като това ще бъде подложено на обсъждане, в зависимост от нуждите, обявени от ползвателите на данни (напр. променливата влак-km, разделена според използването на дизел и електричество, може да бъде полезна за изчисления за влиянието върху околната среда). Може да се обсъди също и възможността за събиране на данни относно високоскоростните пътнически влакове (брой пътници, пътник-km и влак-km).

Докладващите страни обаче ясно изразиха проблемите по събирането на повече информация и необходимостта надлежно да се оправдае всяко по-нататъшно утежняване, свързано със събирането на статистически данни изобщо и за железопътния транспорт в частност.

Би могло да се предвиди бъдещото развитие поне в две насоки, които не са свързани с изискванията за нови данни:

- известно намаляване на периода за предаване на данни до пет месеца след края на периода за преглед за годишните данни относно пътниците по релси,

в съответствие със събирането на статистически данни за другите видове транспорт.

- Разширяване на географското покритие поради бъдещи разширявания на ЕС или доброволното включване на трети страни чрез споразумения за сътрудничество.