

**LT**

**LT**

**LT**



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 20.12.2007  
KOM(2007) 832 galutinis

**KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI**

**apie patirtį, įgytą taikant 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos  
reglamentą (EB) Nr. 91/2003 dėl geležinkelių transporto statistikos**

## TURINYS

SANTRAUKA.....	3
1. IŽANGA.....	3
1.1. PAGRINDINIAI FAKTAI IR TIKSLAI.....	3
1.2. POLITINIS KONTEKSTAS.....	4
1.3. ĮGYVENDINIMO TAISYKLĖS.....	5
1.4. VALSTYBIŲ NARIŲ IR KITŲ ŠALIŲ APRĖPTIS.....	5
2. REGLAMENTO ĮGYVENDINIMAS.....	7
2.1. SUNKUMAI.....	7
2.1.1. Teisinių įsipareigojimų laikymasis.....	7
2.1.2. Įgyvendinimo ir reguliaraus duomenų teikimo našta teikiančiosioms šalims.....	9
2.1.3. Duomenų rinkimo, rengimo ir tvirtinimo procesas.....	9
2.1.4. Metodiniai klausimai.....	10
2.2. REZULTATAI.....	10
2.2.1. Duomenų perdavimas ir tvirtinimas.....	10
2.2.2. Metodiniai nurodymai.....	11
2.2.3. Duomenų sklaida.....	11
3. IŠVADOS.....	14
3.1. TRUMPALAIKĖ RAIDA.....	15
3.2. ILGALAIKĖ RAIDA.....	15

## SANTRAUKA

2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 91/2003 dėl geležinkelių transporto statistikos<sup>1</sup> 9 straipsnyje nustatyta, kad, trejus metus rinkusi duomenis, Komisija išsiunčia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai apie patirtį, įgytą taikant šį reglamentą. Šios ataskaitos tikslas – laikytis šio reikalavimo pasibaigus pirmiesiems trejiems duomenų rinkimo metams (2003–2005 m.).

Bendrai apibūdinus pagrindinius faktus apie teisės aktą, jo tikslus ir politinį kontekstą, aptariami tam tikri su įgyvendinimu susiję klausimai. Ataskaitoje taip pat pateikiama informacija apie svarbiausius pasiekimus. Paskutiniame skyriuje pateikiamos išvados ir aptariama galima raida ateityje.

Įgyvendinus šį reglamentą atsirado daugiau galimybių gauti išsamios informacijos apie Europos krovinių ir keleivių vežimą geležinkeliais, taip pat duomenų apie geležinkelių transporto eismo įvykius, ir pagerėjo duomenų kokybė bei jų pateikimas laiku. Valstybės narės ėmėsi priemonių, kad būtų laikomasi reglamento reikalavimų, ir būtina toliau jas įgyvendinti siekiant gerinti duomenų teikimą laiku ir didinti jų išsamumą.

### 1. ĮVADAS

#### 1.1. PAGRINDINIAI FAKTAI IR TIKSLAI

Reglamente Nr. 91/2003 nustatytas tikslas – pasiekti, kad Komisijai, kitoms ES institucijoms, nacionalinėms vyriausybėms ir plačiajai visuomenei nuolat būtų teikiami palyginami, patikimi, suderinti ir išsamūs statistiniai duomenys apie krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais mastą ir raidą Europos Sąjungoje.

Tai pasiekama išplečiant tam tikrus esminius duomenų, kurie anksčiau buvo renkami pagal Tarybos direktyvą dėl krovinių vežimo geležinkeliu statistinių ataskaitų (Nr. 80/1177/EEB), aspektus, įtraukiant į juos informaciją apie keleivių vežimą, geležinkelių transporto eismo srautus ir eismo įvykius geležinkelių tinkluose, informaciją apie pavojingų krovinių rūšį, informaciją apie transporto vienetų rūšį bei informaciją apie nacionalinį ir tarptautinį krovinių ir keleivių vežimą regionų lygiu (NUTS2).

Taigi svarbiausius Reglamento Nr. 91/2003 ypatumus galima apibendrinti taip:

- Turėtų būti teikiami duomenys apie visus Bendrijos geležinkelius.
- Nustatyta teikti ir krovinių, ir keleivių vežimo geležinkeliais duomenis. Renkami metiniai ir ketvirtiniai statistiniai duomenys apie krovinių ir keleivių vežimą.

---

<sup>1</sup> 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 91/2003 dėl geležinkelių transporto statistikos, OL L 14, 2003 1 21, p. 1.

- Įsipareigojimas teikti duomenis apie krovinių ir keleivių kilmės ir paskirties vietas apibrėžtas geografiškai NUTS2 lygiu.
- Renkama informacija apima statistinius duomenis apie krovinių ir keleivinių traukinių eismo geležinkelių tinklu srautus.
- Teikiami statistiniai duomenys apie geležinkelių transporto eismo įvykius.

## 1.2. POLITIKOS APLINKYBĖS

Plėtojant bendrąją transporto politiką būtina turėti kiek įmanoma daugiau žinių apie keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais mastą ir raidą. Baltojoje knygoje „2010 m. Europos transporto politika: laikas spręsti“<sup>2</sup> apibrėžtas toks Bendrijos transporto politikos tikslas – prisidėti prie to, kad europiečiams būtų sukurtos efektyvios ir veiksmingos transporto sistemos. Šis tikslas taip pat buvo nurodytas Baltosios knygos laikotarpio vidurio apžvalgoje<sup>3</sup>, nors jis buvo labiau nukreiptas į tvaraus judumo Europoje užtikrinimą. Atnaujintoje ES tvaraus vystymosi strategijoje<sup>4</sup> tvarus transportas nustatytas kaip pagrindinis ES tikslas. Taigi Bendrijos statistiniai duomenys apie geležinkelių transportą naudojami ES transporto politikai ir kitoms ES politikos kryptims, tokioms kaip atnaujinta tvarios plėtros strategija ir vidaus rinkos veikimas, kurti, stebėti ir vertinti.

Šie duomenys tampa vis svarbesni ES sprendimų priėmimo procese, pvz., suteikus Komisijai kompetenciją dėl antrojo ir trečiojo geležinkelių transporto teisės aktų pasiūlymų paketų.

Antrąjį geležinkelių teisės aktų paketą sudaro trys direktyvos (direktyvos dėl saugos, geležinkelių sąveikos ir rinkos atvėrimo) ir vienas reglamentas dėl Europos geležinkelių agentūros.

Trečiąjį teisinių priemonių paketą sudaro dvi direktyvos (direktyva dėl tolesnio tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkos atvėrimo ir direktyva dėl traukinių mašinistų licencijų) ir vienas reglamentas (dėl traukinių keleivių teisių ir pareigų). Ši informacija taip pat naudojama keleivių ir krovinių srautams matuoti ir transporto rūšių pasiskirstymui ES apskaičiuoti.

Kiti šių duomenų naudojimo politikos reikmėms pavyzdžiai:

- Europos geležinkelių agentūra (EGA) taip pat suinteresuota naudoti šiuos duomenis savo darbe, pvz., bendriesiems saugos rodikliams nustatyti.

<sup>2</sup> 2001 m. rugsėjo 12 d. COM(2001) 370.

<sup>3</sup> 2006 m. birželio 22 d. COM(2006) 314: „Judrioji Europa – tvarusis judumas mūsų kontinentui. Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga.“

<sup>4</sup> Priimta Europos Vadovų Tarybos 2006 m. birželio 15–16 d.

- Šie duomenys taip pat gali būti naudojami aplinkos politikos tikslais palyginimui su kitų rūšių transportu. Duomenų poreikis didėja stiprėjant politiniam siekiui didinti geležinkelių transporto veiksmingumą atsižvelgiant į aplinkosaugos reikalavimus. Šie statistiniai duomenys svarbūs Transporto ir aplinkos ataskaitų teikimo mechanizmui (*angl.* TERM), kurio paskirtis – teikti informaciją ES transporto politikos kūrėjams, ir kuri kuria Europos aplinkos agentūra, bendradarbiaudama su valstybių narių ekspertais ir Europos Komisija.

### 1.3. ĮGYVENDINIMO TAISYKLĖS

Reglamentu Nr. 91/2003 Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai, kurie turi būti vykdomi taikant komitologijos procedūrą, kaip nurodyta 10 ir 11 straipsniuose. Eurostatas pasinaudojo šia procedūra įvairius reglamento įgyvendinimo aspektus reglamentuojančioms taisyklėms priimti. Šios taisyklės priimtose kaip Komisijos reglamentas, Statistikos programų komitetui pareiškus nuomonę.

Iki šiol buvo priimti du įgyvendinimo reglamentai:

- 2003 m. liepos 3 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1192/2003<sup>5</sup>, kuriame daugiausia pateikiamos suderintos apibrėžtys, kurias visos duomenis teikiančios šalys turi naudoti geležinkelių transporto statistikai teikti, ir taip pat derinamas su statistiniais eismo įvykių duomenimis susijusio priedo turinys;
- 2007 m. kovo 27 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 332/2007<sup>6</sup>, kuriame nustatytas techninis duomenų perdavimo formatas (duomenų rinkiniai, teiktini taikant atitinkamą struktūrą ir kodavimą).

Šiuo metu atitinkamuose komitetuose svarstomas dar vienas Komisijos reglamentas. Jo tikslas – suderinti tam tikras apibrėžtis ir iš dalies pakeisti Reglamento Nr. 91/2003 H priedą, kad šis atitiktų Geležinkelių saugos direktyvos 2004/49/EB 1 priedą.

### 1.4. VALSTYBIŲ NARIŲ IR KITŲ ŠALIŲ APRĖPTIS

Reglamentas Nr. 91/2003 yra visas tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse. Jo nereikia perkelti į nacionalinę teisę. Tačiau buvo nustatytas laipsniškas reglamento priedų įgyvendinimas (tam tikroms geležinkelio įmonėms, duomenų rinkiniams ir

---

<sup>5</sup> 2003 m. liepos 3 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1192/2003, iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 91/2003 dėl geležinkelių transporto statistikos, OL L 167, 2003 7 4, p. 13.

<sup>6</sup> 2007 m. kovo 27 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 332/2007 dėl techninės geležinkelių transporto statistinių duomenų perdavimo tvarkos, OL L 88, 2007 3 29, p. 16.

kintamiesiems) pagal tam tikras taisykles ir per ne ilgesnį kaip trejų metų laikotarpį (iki 2005 m., imtinai).

Rumunija ir Bulgarija pareiškė esančios pasiruošusios visiškai laikytis ES teisės aktų šioje srityje, pradėdant teikti duomenis nuo 2006-ųjų ataskaitinių metų. Rumunija pateikė beveik visus 2005 m. duomenis pagal reglamento nuostatas.

Valstybių kandidačių atveju, Kroatija ir Turkija teikia tam tikrus duomenis, o Buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija (BJRM) dar nepateikė jokios informacijos.

2003 m. Reglamentas Nr. 91/2003 buvo oficialiai įtrauktas į EEE susitarimo XXI priedą (Statistika) EEE jungtinio komiteto sprendimu<sup>7</sup>. Pagal šį sprendimą Norvegija turi perduoti reglamente reikalaujamus duomenis. Reglamente numatyta nuostata dėl supaprastintos ataskaitų teikimo tvarkos, ir ji taikoma Lichtenšteino duomenims<sup>8</sup>.

Pagal Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimą dėl bendradarbiavimo statistikos srityje<sup>9</sup> Šveicarija taip pat teiks duomenis pagal reglamente nustatytus principus. Šveicarija turi pradėti rinkti šiuo reglamentu reikalaujamus duomenis ne vėliau kaip nuo 2006 m. pradžios<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> 2004 m. vasario 6 d. EEE jungtinio komiteto sprendimas Nr. 12/2004, iš dalies keičiantis EEE susitarimo XXI priedą (Statistika), OL L 116, 2004 4 22, p. 63–64.

<sup>8</sup> Lichtenšteino duomenis teikia Austrija, nes viena (Austrijos) geležinkelio įmonė veikia tik Lichtenšteino teritorijoje.

<sup>9</sup> Pasirašytas 2004 m. spalio 26 d. ir patvirtintas 2006 m. vasario 27 d. Tarybos sprendimu dėl Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl bendradarbiavimo statistikos srityje sudarymo, OL L 90, 2006 3 28, p. 1–21.

<sup>10</sup> Pirmiau minėto susitarimo A priedas dėl transporto ir turizmo statistikos.

## **2. REGLAMENTO ĮGYVENDINIMAS**

### **2.1. SUNKUMAI**

#### 2.1.1. Teisinių įsipareigojimų laikymasis

Svarstomuoju laikotarpiu vyko teigiamų pokyčių vykdant reglamente numatytus duomenų teikimo įsipareigojimus. Pagerėjimą daugiausia užtikrino laipsniškas priedų nuostatų įgyvendinimas šia tvarka:

- 2003 m. duomenys – pirmą kartą reikėjo pateikti A1, A2, A3 lenteles ir I priede nustatytus duomenis;
- 2004 m. duomenys – pirmą kartą reikėjo pateikti A4, A5, A6, A7, A8 ir A9 lenteles, B, C, D, E ir H prieduose nustatytus duomenis;
- 2005 m. duomenys – pirmą kartą reikėjo pateikti F ir G prieduose nustatytus duomenis.

1 lentelėje parodytas 2005 ataskaitinių metų duomenų teikimas pagal duomenų rinkinį ir periodiškumą. Pagal Reglamentą Nr. 91/2003:

- duomenų rinkiniai, susiję su E priedu (Statistiniai krovinių ir keleivių vežimo duomenys) teikiami kas ketvirtį;
- A, B, C ir D prieduose (Statistiniai krovinių ir keleivių vežimo duomenys) ir H priede (Statistiniai geležinkelio eismo įvykių duomenys) nustatyti duomenų rinkiniai teikiami kartą per metus;
- F priede (Statistiniai regioniniai krovinių ir keleivių vežimo duomenys) ir G priede (Statistiniai eismo srautų geležinkelių tinklais duomenys) nustatyti duomenų rinkiniai teikiami kartą per penkerius metus (pradedant nuo 2005 ataskaitinių metų).



**1 lentelė. Reglamento reikalavimų dėl duomenų teikimo laiku ir išsamumo laikymasis  
2005 m. (atskaitiniais metais)**

	Ketvirtinių duomenų teikimas	Metinių duomenų teikimas						5 metai (nuo 2005 m.)	
Priedas	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Mėnesių duomenims pateikti	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Belgija									
Čekija			–	T		Q		T	
Danija	T	T	T	M	T	T	T		
Vokietija	T	T	–	T	–	T	T	T, M	
Estija							Q		
Graikija			–					T	
Ispanija	T			M				M	M
Prancūzija		M		M				T, M	T
Airija		M					T	T	
Italija			T						
Kipras	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Latvija			–		–			M	
Lietuva	T								
Liuksemburgas			–	T	–		T	T	T
Vengrija									T
Malta	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Nyderlandai		M	M		Q		Q, T		M
Austrija								T	T
Lenkija		T							
Portugalija	T					T	M	M	M
Slovėnija			–		–				
Slovakija			–		–	T	T, Q	T	
Suomija							Q		
Švedija		T	–	T			Q	M	
Jungtinė Karalystė		T		T		T	Q, T	M	M
Bulgarija	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kroatija	T		–		–			–	–
BJRM	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Islandija	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Lichtenšteinas	–	–		–			T	–	T
Norvegija				M			T	M	
Rumunija								–	–
Šveicarija	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turkija							M		–

\* Buvo atsižvelgta į terminus ketvirtojo 2005 m. ketvirčio duomenims teikti.

**Paaškinimas:**

	reglamento reikalavimų laikymasis
T	problemos dėl duomenų teikimo laiku
M	trūksta tam tikrų lentelių
Q	problemos dėl kokybės, neišsamūs duomenys
–	netaikoma

Teikiant 2003 m. duomenis, kai kurios duomenis teikiančios šalys turėjo sunkumų teikdamos tam tikrus duomenų rinkinius (daugiausia dėl statistinių duomenų apie eismo įvykius ir kt.) arba tam tikrus rinkinių elementus (traukinių judėjimas ir kt.). Paskesniais dvejais metais duomenų teikimas pagerėjo, nors vis dar reikia stengtis siekiant gerinti duomenų rinkinių periodišką teikimą ir didinti jų išsamumą.

### 2.1.2. Įgyvendinimo ir reguliaraus duomenų teikimo našta teikiančiosioms šalims

Daugumoje duomenis teikiančių šalių reglamento nuostatomis laikytis tereikėjo tiesiogiai naudoti turimus duomenis, tad nebuvo imtasi ypatingų priemonių, nes taikomų procesų pakako reikalavimams atitikti. Tačiau kai kuriose šalyse reikėjo išplėsti duomenų rinkimo procesus ir imtis papildomų rengimo procedūrų. Reikia paminėti, kad reglamente nebuvo numatyta finansinė parama jo įgyvendinimo sąnaudoms padengti.

Kalbant apie reguliarių duomenų teikimą, manoma, kad su tuo susijęs darbo krūvis daugumai duomenis teikiančių šalių yra priimtinas. Vis dėlto kai kurioms šalims šis darbas yra nemaža našta, visų pirma geležinkelio įmonėms, kurios teikia pirminius duomenis, ir šalių, kuriose taikomos ES liberalizavimo taisyklės, tad veikia daug naujų geležinkelio įmonių, kompetentingoms nacionalinėms institucijoms (KNI).

Vertinant sąnaudas, 2006 m. Europos statistikos sistemos programavimo ir koordinavimo darbo grupės vardu pradėtas bandomasis tyrimas parodė, kad padėtis labai įvairi – vidutinės metinės geležinkelių transporto statistikos rengimo sąnaudos gerokai skiriasi net ir tarp panašaus dydžio ir rinkos struktūrų valstybių narių. Valstybės narės, be vos keleto išimčių, patvirtino, kad sąnaudų ir naudos tyrime<sup>11</sup> nurodyti skaičiai tikrai parodo bendras metines geležinkelių transporto statistikos rengimo pagal Reglamentą Nr. 91/2003 sąnaudas.

### 2.1.3. Duomenų rinkimo, rengimo ir tvirtinimo procesas

Duomenis teikiančiose šalyse duomenų rinkimo ir rengimo procesas grindžiamas tradiciniu informacijos „iš apačios į viršų“ srautu. Apskritai šis srautas prasideda nuo geležinkelio įmonės, kuri teikia informaciją KNI, kuri rengia, tvirtina ir persiūnčia nacionalinius duomenis Eurostatui.

Kai kuriais atvejais KNI naudoja informaciją, gautą iš kitų šaltinių, pvz., transporto ministerijos, infrastruktūros valdytojų ar nacionalinių saugos institucijų, visų pirma dėl statistinių eismo srautų geležinkelio tinkluose duomenų ir dėl statistinių eismo įvykių duomenų.

<sup>11</sup> Ataskaita buvo pateikta ir aptarta su valstybėmis narėmis Europos statistikos sistemos programavimo ir koordinavimo darbo grupės posėdyje 2006 m. birželio 19 d. (2.1 darbotvarkės punktas *Prioritetų persvarstymas – bandomųjų sąnaudų ir naudos tyrimų rezultatai*).

Visos KNI prieš siūsdamos informaciją Eurostatui taiko tvirtinamąsias patikras naudodamos savo pačių sukurtas kontrolės procedūras ir (arba) Eurostato pateiktą prieš duomenų tvirtinimą naudojamą programinę priemonę. Tvirtinimo taisyklės apima daugelį šio proceso aspektų, kaip antai duomenų formatas, kodavimas, vidinis kiekvieno duomenų rinkinio nuoseklumas, duomenų rinkinių ir kintamųjų nuoseklumas ir kt., ir nustatytos klaidos taisomos rankiniu būdu prieš perduodant duomenis Eurostatui.

#### 2.1.4. Metodiniai klausimai

Reglamento Nr. 91/2003 įgyvendinimo metodinėmis priemonėmis sukurta bendra sistema, kad būtų užtikrintas suderintas duomenų rinkimas ir palyginami rezultatai. Per aptariamąjį laikotarpį buvo iškelti šie svarbesni metodikos klausimai:

- klausimas dėl keleivių vežimo tranzitu įtraukimo (neįtraukimo);
- metodinės problemos kuriant Tarptautinės geležinkelių sąjungos (*pranc.* UIC) stočių kodų ir NUTS2 kodų atitikmenų lentelę ir vieną bendrą NST/R)–NST-2000 konversijos priemonę (CPA, KN) transporto statistiniams duomenims rinkti;
- būtinybė suderinti Geležinkelių saugos direktyvos Nr. 49/2004 ir geležinkelių reglamentų apibrėžtis (kartu keičiant duomenų rinkimo apimtį), siekiant gerinti statistinių duomenų apie geležinkelio eismo įvykius kokybę;
- metodinė pagalba dėl G priedo: Statistiniai eismo srautų geležinkelių tinklais duomenys;
- I priedo ir teiktinų duomenų atitikimo problemos.

## 2.2. REZULTATAI

### 2.2.1. Duomenų perdavimas ir tvirtinimas

Kiekviename Reglamento Nr. 91/2003 priede nustatyti konkretūs terminai, per kuriuos duomenis teikiančios šalys turi perduoti duomenis. Aptariamuju laikotarpiu šių terminų laikymasis pagerėjo.

Kalbant apie technines duomenų perdavimo priemones, pasiektas aukštas standartizacijos lygis. Duomenys Eurostatui perduodami elektroniniu būdu, laikantis reikalaujamos duomenų rinkmenų struktūros ir įrašo formato. Dėl to informaciją galima greitai integruoti Eurostato gamybinėje duomenų bazėje ir greitai nustatyti pagrindines klaidas bei nežinomus kodus.

Įkėlus duomenis į Eurostato duomenų bazę taikomos išsamios tvirtinimo procedūros perduotų duomenų kokybei užtikrinti. Tvirtinimas apima vidinį duomenų rinkinių nuoseklumą, nuoseklumą laikui bėgant, duomenų rinkinių suderinamumą ir dviejų duomenis teikiančių šalių eismo rezultatų palyginimą.

Bendrą krovinio transporto duomenų (kurie pagrįsti krovinių gabenimo dokumentais) kokybės lygį galima vertinti kaip aukštą. Duomenys apie keleivius negali pasiekti tokio pat kokybės lygio dėl skirtingos kiekvienoje valstybėje narėje

taikomos duomenų rinkimo metodikos. Statistinius duomenis apie eismo įvykius kartais „užteršia“ duomenys apie savižudybes ir bandymus nusižudyti. Nesuderinus nacionalinių apibrėžčių su suvienodintomis apibrėžtimis (tikriausiai dėl Reglamente Nr. 91/2003 leistino pereinamojo penkerių metų laikotarpio), nukenčia dalies duomenų apie eismo įvykius kokybę; pirmiau minėtos suderintos apibrėžtys pagerins duomenų kokybę. Tam būtinas vienos bendros metodinės sistemos diegimas, pastangos dėl rengimo ir tvirtinimo procedūrų nacionaliniu lygiu, taip pat paskesnė kokybės kontrolė, kurią atlieka Eurostatas prieš platindamas duomenis.

Dauguma valstybių narių mano, kad atitikties Reglamentui Nr. 91/2003 lygis yra aukštas. Dėl prastų duomenų šaltinių ir bendrinimo priemonių, ribotų galimybių gauti duomenis ir kai kuriais atvejais sunkumų apdorojant duomenis daugiausia sunkumų patiriama teikiant informaciją regionų lygiu. Tačiau nemažai duomenis teikiančių šalių imasi pastangų padėčiai gerinti, pvz., palaiko nuolatinius ryšius su duomenų teikėjais duomenų perdavimui užbaigti arba kuria naujas duomenų apdorojimo sistemas.

### 2.2.2. Metodiniai nurodymai

Eurostatas parengė informacinį žinyną dėl Reglamento Nr. 91/2003 įgyvendinimo, kurio tikslas – pateikti valstybėms narėms ir kitoms duomenis teikiančioms šalims patarimų dėl reglamento įgyvendinimo. Informacinis žinynas yra kasmet atnaujinamas siekiant įtraukti naujausią informaciją, dokumentus ar gaires, kurios yra svarbios renkant šiuos statistinius duomenis.

Be to, Eurostatas, bendradarbiaudamas su valstybėmis narėmis ir UIC, parengė UIC stočių kodų ir NUTS 2 regionų kodų atitikmenų lentelę.

### 2.2.3. Duomenų sklaida

Pagal Reglamento Nr. 91/2003 7 straipsnį Komisija gali platinti visus duomenis, kurių valstybės narės nenurodė kaip konfidencialių. Praktiškai labai nedaug šalių pasinaudojo šia išlyga, ir didžiąją dalį Eurostatui pateiktų duomenų galima platinti. Pagal reglamento nuostatas I priedo duomenys (informacija apie geležinkelio įmones) yra konfidencialūs.

Eurostatas leidžia laisvai naudotis surinktais duomenimis per savo platinimo duomenų bazę, į kurią galima patekti iš Eurostato interneto svetainės. Duomenų bazėje jau teikiamos 19 lentelių, kurios pildomos duomenimis, teikiamais pagal A–E ir H priedų nuostatas. Šiais metais (2007 m.) lentelių skaičius padidės, nes bus platinami pagal F ir G priedus pateikti duomenys. Eurostatas taip pat platina informaciją per tam tikrus leidinius, pvz., „*Statistics in Focus*“ leidinį arba pranešimus spaudai, per kuriuos žiniasklaida ir visuomenė supažindinama su aktualiais duomenimis.

Pagal duomenis, kurie buvo pateikti remiantis reglamento nuostatomis, buvo paskelbti trys „*Statistics in Focus*“ leidiniai su 2005 m. duomenimis:

- Geležinkelių transporto eismo įvykiai Europos Sąjungoje 2004–2005 m.;
- Krovinių gabenimas geležinkelių transportu 2005 m.;

- Keleivių vežimas geležinkelių transportu 2004–2005 m.

2 lentelėje pateikiama keletas remiantis šiuo reglamentu surinktų svarbių Europos geležinkelių transporto duomenų.

**2 lentelė. Bendras<sup>12</sup> keleivių ir krovinių vežimas geležinkelių transportu ir žmonių, žuvusių per geležinkelio eismo įvykius, skaičius pagal šalis 2005 m.**

	Keleivių vežimas (mln. keleivio kilometru)	Pokytis, palyginti su 2004 m. (%)	Krovinių vežimas (mln. tonkilometrių)	Pokytis, palyginti su 2004 m. (%)	Per geležinkelio eismo įvykius žuvusių žmonių skaičius <sup>13</sup>
Belgija	8 305	-4,3	14 866 <sup>14</sup>	5,7 <sup>14</sup>	24
Čekija	6 667	1,3	14 866	-1,5	249
Danija	5 957	0,7	1 976	-14,9	23
Vokietija	78 244	7,4	95 421	3,8	157
Estija	248	28,6	10 639	1,4	21
Graikija	1 854	11,1	613	3,6	26
Ispanija	21 153	4,1	11 635	-2,0	65
Prancūzija	76 886	3,4	40 701	-9,8	79
Airija	1 781	12,6	303	-24,1	0
Italija	50 088	1,7	22 761	2,6	99
Kipras	-	-	-	-	-
Latvija	894	10,3	19 779	6,2	5
Lietuva	280	-1,0	12 457	7,0	33
Liuksemburgas	267	5,8	392	-33,9	0
Vengrija	9 851	-3,1	9 090	3,9	91
Malta	-	-	-	-	-
Nyderlandai	14 036	-0,4	5 025	-3,8	25
Austrija	9 236	5,0	18 957	1,1	44
Lenkija	17 882	-3,0	49 972	-4,5	291
Portugalija	3 809	1,5	2 422	6,1	99
Slovėnija	716	3,0	3 245	3,0	5
Slovakija	2 182	-2,0	9 463	-2,5	7
Suomija	3 478	3,8	9 706	-4,0	22
Švedija	8 910	3,2	21 675	3,9	21
Jungtinė Karalystė	44 415	2,5	22 322	-1,0	74
<b>Europos Sąjunga 25</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>1 464</b>
Bulgarija	:	:	:	:	:
Kroatija	1 227	5,0	2 835	13,7	35
BJRM	:	:	:	:	:
Islandija	-	-	-	-	-
Lichtenšteinas	1	0,0	17	-17,3	0
Norvegija	2709	3,4	3 149	10,7	4
Rumunija	7 960	-7,6	16 582	-2,6	36
Šveicarija <sup>15</sup>	:	:	:	:	:

<sup>12</sup> Supaprastintos ir išsamios ataskaitos, visų rūšių transportas (tarptautinis, nacionalinis, tik krovinių transporto tranzitas).

<sup>13</sup> Į kai kuriuos duomenis gali būti įtrauktos savižudybės.

<sup>14</sup> Duomenys yra konfidencialūs dėl konfidencialumo išlygos, taikomos supaprastintų ataskaitų teikimui (mažosios įmonės); didelių įmonių rezultatas (išsamių ataskaitų teikimas) 2005 m. buvo 8 130 mln. tonkilometrių.

<sup>15</sup> Šveicarija teikia geležinkelių transporto duomenis pradedant 2006 ataskaitiniais metais (pagal Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimą dėl bendradarbiavimo statistikos srityje, OL L 90, 2006 3 28, p. 1–21).

Turkija	5 036	-3,8	9 077	-2,7	154
---------	-------	------	-------	------	-----

### 3 IŠVADOS

Apskritai įgytą patirtį ir pasiektus rezultatus įgyvendinant Reglamentą Nr. 91/2003 galima vertinti labai teigiamai. Reglamento priėmimas, ir nacionaliniu, ir Eurostato lygiu atliktas darbas ir išteklių, skirti teisiniams reikalavimams kurti, sudarė galimybę greitai gauti palyginamus ir patikimus rezultatus. Tai labai svarbu dešimčiai valstybių narių, kurios įstojo į ES 2004 m.

Su daugiau sunkumų renkant geležinkelių transporto duomenis susidūrė šalys su išvystyta geležinkelių rinka (yra daug geležinkelio operatorių).

Per paskutinius dvejus metus duomenų teikimas pagerėjo, tačiau vis dar esama problemų, visų pirma dėl duomenų rinkinių teikimo periodiškumo ir jų išsamumo.

Vykstant nuolatiniam mokymosi procesui (per trejus ankstesnius metus), iki 2007 m. gegužės mėnesio jau buvo pateikti visi 2006 m. ketvirtiniai duomenys (visos valstybės narės laikėsi ketvirtinių duomenų teikimo termino).

Kai kurios šalys padarė didelę pažangą, siekdamas atsisakyti kai kurioms lentelėms taikomų konfidencialumo apribojimų. Iš pradžių 7 šalys nurodė, kad tam tikros lentelės yra konfidencialios, tačiau nacionalinėms saugumo institucijoms (NSI) bendraujant su geležinkelio įmonėmis, duomenys gali tapti viešai prieinami. Šiuo metu tam tikrus apribojimus duomenims taiko tik trys šalys (AT<sup>16</sup>, BE<sup>17</sup> ir BG<sup>18</sup>). Šiose šalyse dar įgyvendinama šių duomenų atskleidimo procedūra. Taigi ES suvestiniai duomenys (kai kurių kintamųjų) vis dar nerengiami. Tai labai trukdo geležinkelių rinkos stebėsenai Europos lygiu ir, atitinkamai, mažina duomenų rinkinių naudingumą.

Buvo atkreiptas dėmesys į daugumą su reglamento aiškinimu, duomenų rinkimu, rengimu, perdavimu ir tvirtinimu susijusių klausimų, ir jie buvo tinkamai išspręsti. Įgyvendinus šį reglamentą atsirado daugiau galimybių gauti informacijos apie šį sektorių, taip pat pagerėjo duomenų kokybė ir jų pateikimas laiku. Kalbant apie duomenų naudojimą, gautus rezultatus iš karto galima naudoti politikos formavimui, visų pirma geležinkelių transporto sektoriaus politikos krypties kūrimui, įgyvendinimui ir stebėsenai nacionaliniu bei ES lygiu. Duomenų sklaidą naudojant įvairias viešąsias priemones padėjo užtikrinti, kad būtų matomas visas procesas ir kad piliečiai pasinaudotų gauta informacija mainais už skirtus išteklius.

<sup>16</sup> A3, F1 ir F2 lentelėms, C1, C2, C3 C4, E2, F3, F4 lentelėms taikoma atskleidimo procedūra.

<sup>17</sup> 2004 ir 2005 m. B1 duomenys yra konfidencialūs.

<sup>18</sup> E1 ir E2 lentelėms šiuo metu taikoma atskleidimo procedūra.

### 3.1 TRUMPALAIKĖ RAIDA

Artimiausiu metu reikėtų sutelkti pastangas ties šiais klausimais:

- Galutinis suderintų apibrėžčių įvedimas siekiant didesnio įvairių šalių ir įvairių rūšių transporto duomenų palyginamumo.
- Kai kurių geležinkelio eismo įvykių duomenų (kuriuos šiuo metu atskirai renka Europos geležinkelio agentūra ir Eurostatas) integravimas ir derinimas siekiant ateityje vengti darbo dubliavimo ir skirtingų skaičių skelbimo.
- Būtina toliau gerinti tam tikrų elementų duomenų kokybę ir teikimą laiku. Kai kurioms duomenis teikiančioms šalims reikia dar labiau pasistengti, kad būtų teikiami patikimi ir palyginami duomenys, ir gerinti duomenų teikimą laiku.
- Eismo srautų geležinkelių tinklais ir regionų duomenų sklaida.
- ES plėtra įstojus Bulgarijai ir Rumunijai. Eurostatas kreips ypatingą dėmesį siekdamas užtikrinti, kad šios dvi naujos valstybės narės laikytųsi ES geležinkelių transporto statistiką reglamentuojančių teisės aktų.
- Visiškas konfidencialumo apribojimų panaikinimas siekiant suteikti galimybę laiku skleisti ES suvestinius duomenis.

### 3.2 ILGALAIKĖ RAIDA

Atsižvelgus į duomenų naudotojų nurodytas reikmes, gali būti numatytas ir bus apsvarstytas naujų kintamųjų rinkimas (pvz., poveikiui aplinkai įvertinti gali būti naudinga skirstyti traukinio kilometrų skaičių pagal dyzelinius ir elektrinius traukinius). Taip pat gali būti apsvarstyta galimybė rinkti duomenis apie greituosius keleivinius traukinius (keleivių, keleivio kilometrų ir traukinio kilometrų skaičius).

Tačiau duomenis teikiančios šalys aiškiai nurodė problemas, susijusias su tuo, kad turi būti renkama daugiau informacijos, ir būtinybę tinkamai pagrįsti bet kokią papildomą našą, susijusią su statistinių duomenų rinkimu apskritai ir visų pirma su geležinkelių transporto statistinių duomenų rinkimu.

Galima numatyti bent du būsimus pokyčius, nesusijusius su naujais reikalavimais duomenims:

- Nedidelis duomenų perdavimo laikotarpio sutrumpinimas iki penkių mėnesių pasibaigus metinių duomenų apie keleivių vežimą geležinkeliais teikimo stebėjimo laikotarpiui, atsižvelgiant į kitų rūšių transporto statistinių duomenų rinkimą.
- Geografinės aprėpties padidėjimas dėl tolesnės ES plėtros arba trečiosioms šalims dalyvaujant savanoriškai pagal bendradarbiavimo susitarimus.