

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 20.12.2007
KOM(2007) 832 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**rautatieliikenteen tilastoista 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun Euroopan
parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 91/2003 soveltamisesta saaduista
kokemuksista**

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	3
1 JOHDANTO	3
1.1 TAUSTA JA TAVOITTEET	3
1.2 POLIITTINEN ASIAYHTEYS.....	4
1.3 SOVELTAMISSÄÄNNÖT	5
1.4 SOVELTAMISALA JÄSENVALTIOISSA JA MUISSA MAISSA.....	5
2 ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO.....	7
2.1 ESILLE TULLEET KYSYMYKSET	7
2.1.1 Lakisääteisten velvoitteiden noudattaminen	7
2.1.2 Täytäntöönpanosta ja säännöllisestä tietojen toimittamisesta ilmoittaville maille aiheutuva taakka	9
2.1.3 Tietojen kerääminen, kokoaminen ja validointi	9
2.1.4 Menetelmäkysymykset	10
2.2 TULOKSET.....	10
2.2.1 Tietojen toimittaminen ja validointi	10
2.2.2 Menetelmäohjeet.....	11
2.2.3 Tietojen levittäminen	11
3 PÄÄTELMÄT	14
3.1 LYHYEN AIKAVÄLIN KEHITYS	15
3.2 PITKÄN AIKAVÄLIN KEHITYS	12

TIIVISTELMÄ

Rautatieliikenteen tilastoista 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 91/2003¹ 9 artiklassa säädetään, että kun tietoja on kerätty kolmen vuoden ajan, komissio lähettää tämän asetuksen soveltamisesta saaduista kokemuksista Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen. Tämän kertomuksen tarkoituksena on täyttää direktiivissä säädetty vaatimus nyt, kun tietoja on kerätty kolmen ensimmäisen vuoden ajan (2003–2005).

Kertomuksessa kuvataan ensin yleisesti säädöksen taustaa, tavoitteita ja poliittista asiayhteyttä ja käsitellään sitten muutamia täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä. Siinä annetaan myös tietoa tärkeimmistä saavutetuista tuloksista. Lopuksi siinä esitetään päätelmiä ja hahmotellaan mahdollista tulevaa kehitystä.

Tämän asetuksen täytäntöönpanon ansiosta on saatu yksityiskohtaisia tietoja Euroopan rautateiden tavara- ja henkilöliikenteestä sekä rautatieonnettomuuksista, ja myös tietojen laatu ja oikea-aikaisuus ovat parantuneet. Jäsenvaltiot ovat pyrkineet täyttämään asetuksen vaatimukset, ja näitä pyrkimyksiä on jatkettava, jotta tietojen toimittamisen oikea-aikaisuutta ja kattavuutta voidaan parantaa.

1 JOHDANTO

1.1 TAUSTA JA TAVOITTEET

Asetuksen N:o 91/2003 tarkoituksena oli antaa komissiolle, muille EU:n toimielimille, kansallisille hallintoviranomaisille ja yleisölle vertailukelpoisia, luotettavia, yhdenmukaisia, säännöllisiä ja kattavia tilastotietoja Euroopan unionin rautateiden tavara- ja henkilöliikenteen määrästä ja kehityksestä.

Tähän päästään laajentamalla aiemmin rautateiden tavarakuljetusten tilastoista annetun neuvoston direktiivin 80/1177/ETY nojalla kerättyjen tietojen tiettyjä olennaisia alalajeja siten, että niihin sisältyvät tiedot rautatieverkon henkilöliikenteestä, liikennevirroista ja onnettomuuksista, vaarallisten aineiden lajista, kuljetusyksiköstä sekä kansallisesta ja kansainvälisestä tavara- ja henkilöliikenteestä alueellisella tasolla (NUTS 2).

Asetuksen N:o 91/2003 keskeinen sisältö voidaan tiivistää seuraavasti:

- Toimitettavien tietojen olisi katettava kaikki yhteisön rautatiet.
- Toimitettavat tiedot määritellään sekä rautateiden tavaraliikenteen että rautateiden henkilöliikenteen osalta. Kerättävät tiedot sisältävät tavara- ja henkilöliikenteen vuosittaiset ja neljännesvuosittaiset tilastot.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 91/2003, annettu 16 päivänä joulukuuta 2002, rautatieliikenteen tilastoista, EYVL L 14, 21.1.2003, s. 1.

- Sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen alkuperä- ja määränpäättäjien toimittamista koskeva velvoite määrittellään maantieteellisesti NUTS 2 -tasolla.
- Kerättyihin tietoihin sisältyvät tilastot rautatieverkon liikennevirroista tavarajä henkilöjunien osalta.
- Toimitettavat tiedot kattavat rautatieonnettomuustilastot.

1.2 POLIITTINEN ASIAYHTEYS

Yhteisen liikennepolitiikan kehittäminen edellyttää mahdollisimman hyviä tietoja rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen laajuudesta ja kehityksestä. Valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika”² todettiin, että yhteisön liikennepolitiikan tavoitteena on tarjota eurooppalaisille suorituskykyisiä ja tehokkaita liikennejärjestelmiä. Tämä tavoite on säilytetty valkoisen kirjan väliarvioinnissa³, vaikka siinä suuntaudutaankin enemmän kestävä liikkuvuuden varmistamiseen Euroopassa. EU:n uudistetussa kestävä kehityksen strategiassa⁴ kestävä liikenne asetetaan EU:n keskeiseksi tavoitteeksi. Yhteisön rautatieliikenteen tilastoja käytetään siten EU:n liikennepolitiikan ja EU:n muiden politiikkojen – kuten uudistetun kestävä kehityksen strategian ja sisämarkkinoiden toimivuuden – suunnittelussa, seurannassa ja arvioinnissa.

Näiden tietojen merkitys EU:n päätöksenteossa on lisääntymässä sen jälkeen, kun komissiolle siirrettiin täytäntöönpanovaltaa toisessa ja kolmannessa rautatiepaketissa.

Toinen rautatiepaketti koostuu kolmesta direktiivistä (turvallisuutta, yhteentoimivuutta ja markkinoiden vapauttamista koskevat direktiivit) ja yhdestä Euroopan rautatievirastoa koskevasta asetuksesta.

Kolmas lainsäädäntötoimenpiteiden paketti sisältää kaksi direktiiviä (rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista kilpailulle koskeva direktiivi ja kuljettajien lupajärjestelmää koskeva direktiivi) ja yhden asetuksen (rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista). Näitä tietoja käytetään myös henkilö- ja tavaravirtojen mittauksessa sekä liikennemuotojakauman laskennassa EU:ssa.

Seuraavassa on muita esimerkkejä näiden tietojen käytöstä päätöksenteossa:

- Myös Euroopan rautatievirasto (ERA) on kiinnostunut hyödyntämään tietoja työssään, esimerkiksi yhteisten turvallisuusindikaattoreiden kehittämisessä.

² KOM(2001) 370, 12.9.2001.

³ KOM(2006) 314, 22.6.2006: ”Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan – Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi”.

⁴ Hyväksytty 15. ja 16. kesäkuuta 2006 kokoontuneessa Eurooppa-neuvostossa.

- Tietoja on mahdollista käyttää myös ympäristöpolitiikassa vertailussa muihin liikennemuotoihin. Tiedontarve kasvaa sitä mukaa kuin poliittinen tahtokin lisää rautatieliikennettä ympäristösyistä lisääntyy. Tilastot ovat tärkeitä liikenteen ja ympäristön raportointimekanismissa (TERM), jonka tarkoituksena on antaa tietoa EU:n liikennepolitiikan päätöksentekijöille ja jota Euroopan ympäristökeskus kehittää yhteistyössä jäsenvaltioiden asiantuntijoiden ja Euroopan komission kanssa.

1.3 SOVELTAMISSÄÄNNÖT

Asetuksessa N:o 91/2003 siirretään komissiolle täytäntöönpanovalta, jota on käytettävä 10 ja 11 artiklassa säädetyn komiteamenettelyn mukaisesti. Eurostat on kyseisen menettelyn mukaisesti vahvistanut sääntöjä, jotka kattavat asetuksen täytäntöönpanon eri osa-alueet. Nämä säännöt annetaan komission asetusten muodossa tilasto-ohjelmakomitean annettua asiasta lausuntonsa.

Toistaiseksi on annettu kaksi soveltamisasetusta:

- 3. heinäkuuta 2003 annettu komission asetus (EY) N:o 1192/2003⁵, jossa lähinnä säädetään kaikkien tietojen toimittavien maiden rautatietilastoissa käytettävistä yhdenmukaisista määritelmistä mutta myös muutetaan onnettomuustilastoja koskevan liitteen sisältöä
- 27. maaliskuuta 2007 annettu komission asetus (EY) N:o 332/2007⁶, jossa säädetään toimitettavien tietojen teknisestä muodosta (tietokokonaisuudet on toimitettava tietynlaista rakennetta ja koodia käyttäen).

Asianomaisissa komiteoissa käsitellään parhaillaan vielä yhtä komission asetusta. Sen tarkoituksena on yhdenmukaistaa tiettyjä määritelmiä ja muuttaa asetuksen N:o 91/2003 liitettä H siten, että se olisi johdonmukainen rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin 2004/49/EY liitteen 1 kanssa.

1.4 SOVELTAMISALA JÄSENVALTIOISSA JA MUISSA MAISSA

Asetusta N:o 91/2003 sovelletaan sellaisenaan ja kaikilta osiltaan kaikissa jäsenvaltioissa. Sitä ei tarvitse saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä. Asetuksen liitteiden asteittainen käyttöönotto (tiettyjen rautatieyritysten, tietokokonaisuuksien ja muuttujien osalta) tiettyjen sääntöjen mukaisesti ja kolmen vuoden kuluessa (mukaan luettuna vuosi 2005) on aloitettu.

⁵ Komission asetus (EY) N:o 1192/2003, annettu 3 päivänä heinäkuuta 2003, rautatieliikenteen tilastoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 91/2003 muuttamisesta, EUVL L 167, 4.7.2003, s. 13.

⁶ Komission asetus (EY) N:o 332/2007, annettu 27 päivänä maaliskuuta 2007, teknisistä menettelyistä rautatieliikenteen tilastojen toimittamista varten, EUVL L 88, 29.3.2007, s. 16.

Romania ja Bulgaria ovat ilmaisseet haluavansa noudattaa täysimääräisesti EU:n lainsäädäntöä tällä alalla alkaen vuodesta 2006 tietojen toimittamisen viitevuotena. Romania on toimittanut lähes kaikki vuoden 2005 tiedot asetuksen säännösten mukaisesti.

Ehdokasvaltioista Kroatia ja Turkki ovat toimittaneet joitakin tietoja, kun taas entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia ei ole vielä toimittanut lainkaan tietoja.

Asetus N:o 91/2003 otettiin vuonna 2003 ETA:n sekakomitean päätöksellä muodollisesti osaksi ETA-sopimuksen liitettä XXI (Tilastot)⁷. Norjan on tämän päätöksen mukaisesti toimitettava asetuksessa vaadittavat tiedot. Asetuksessa säädetään yksinkertaistetusta ilmoituksesta, jota sovelletaan Liechtensteinin tietoihin⁸.

Myös Sveitsi toimittaa asetuksen periaatteisiin perustuvia tietoja yhteistyöstä tilastoalalla tehdyn Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen sopimuksen mukaisesti⁹. Sveitsi kerää asetuksessa vaadittavat tiedot viimeistään vuoden 2006 alusta¹⁰.

⁷ ETA:n sekakomitean päätös N:o 12/2004, tehty 6 päivänä helmikuuta 2004, ETA-sopimuksen liitteen XXI (Tilastot) muuttamisesta, EUVL L 116, 22.4.2004, s. 63–64.

⁸ Itävalta on toimittanut Liechtensteinin tiedot, sillä vain yksi (itävaltalainen) rautatieyritys toimii Liechtensteinin alueella.

⁹ Allekirjoitettu 26. lokakuuta 2004 ja hyväksytty Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen sopimuksen tekemisestä yhteistyöstä tilastoalalla 27 päivänä helmikuuta 2006 tehdyllä neuvoston päätöksellä, EUVL L 90, 28.3.2006, s. 1–21.

¹⁰ Edellä mainitun sopimuksen liite A: Liikenne- ja matkailutilastot.

2 ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

2.1 ESILLE TULLEET KYSYMYKSET

2.1.1 Lakisääteisten velvoitteiden noudattaminen

Asetuksessa määriteltyjen tietojen toimittamista koskevien vaatimusten noudattamisessa on tapahtunut myönteistä kehitystä tarkastelujakson aikana. Kehityssuuntauksen taustalla oli useimmiten se seikka, että liitteiden säännökset on otettu asteittain käyttöön seuraavasti:

- Vuoden 2003 tiedot – taulukot A1, A2 ja A3 ja liite I olivat ensimmäisen kerran pakollisia.
- Vuoden 2004 tiedot – taulukot A4, A5, A6, A7, A8 ja A9, liite B, liite C, liite D, liite E ja liite H olivat ensimmäisen kerran pakollisia.
- Vuoden 2005 tiedot – liite F ja liite G olivat ensimmäisen kerran pakollisia.

Taulukossa 1 esitetään tietojen toimittamisen tilanne viitevuodelta 2005 tietokokonaisuuden ja toistuvuuden mukaan. Asetuksen N:o 91/2003 mukaisesti

- liitteeseen E (tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen tilastot) liittyvät tietokokonaisuudet toimitetaan neljännesvuosittain
- liitteisiin A, B, C ja D (tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen tilastot) ja liitteeseen H (onnettomuustilastot) liittyvät tietokokonaisuudet toimitetaan vuosittain
- liitteisiin F (tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen alueelliset tilastot) ja G (tilastot rautatieverkon liikennevirroista) liittyvät tietokokonaisuudet toimitetaan joka viides vuosi (ja ne on toimitettava alkaen viitevuodesta 2005).

Taulukko 1: Asetusten vaatimusten noudattaminen oikea-aikaisuuden ja kattavuuden osalta vuonna 2005 (viitevuosi)

	Neljännes- vuosittain toimitetta- vat tiedot	Vuosittain toimitettavat tiedot						Joka viides vuosi toimitettavat tiedot (vuoden 2005 alusta)	
Liite	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Tietojen toimittamisen määräaika (kk)	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Belgia									
Tšekki			–	O		L		O	
Tanska	O	O	O	P	O	O	O		
Saksa	O	O	–	O	–	O	O	O, P	
Viro							L		
Kreikka			–					O	
Espanja	O			P				P	P
Ranska		P		P				O, P	O
Irlanti		P					O	O	
Italia			O						
Kypros	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Latvia			–		–			P	
Liettua	O								
Luxemburg			–	O	–		O	O	O
Unkari									O
Malta	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Alankomaat		P	P		L		L, O		P
Itävalta								O	O
Puola		O							
Portugali	O					O	P	P	P
Slovenia			–		–				
Slovakia			–		–	O	O, L	O	
Suomi							L		
Ruotsi		O	–	O			L	P	
Yhdistynyt kuningaskunta		O		O		O	L, O	P	P
Bulgaria	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kroatia	O		–		–			–	–
Entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Islanti	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Liechtenstein	–	–		–			O	–	O
Norja				P			O	P	
Romania								–	–
Sveitsi	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turkki							P		–

* Oikea-aikaisuus vuoden 2005 neljännen vuosineljänneksen tietojen toimittamisessa on otettu huomioon.

Selitykset:

	asetuksen vaatimusten noudattaminen
O	oikea-aikaisuuteen liittyviä ongelmia
P	osa taulukoista puuttuu
L	laatuun liittyviä ongelmia, tietojen puutteellisuus
–	ei sovelleta

Osalla ilmoittavista maista oli ongelmia vuoden 2003 tietojen toimittamisessa tiettyjen tietokokonaisuuksien (lähinnä onnettomuustilastojen) tai tiettyjen alalajien (kuten junaliikenteen) osalta. Tietojen toimittaminen on parantunut kahtena seuraavana vuonna, vaikka tietokokonaisuuksien toistuvuutta ja kattavuutta onkin edelleen parannettava.

2.1.2 Täytäntöönpanosta ja säännöllisestä tietojen toimittamisesta ilmoittaville maille aiheutuva taakka

Valtaosassa ilmoittavista maista asetuksen noudattaminen on tarkoittanut olemassa olleiden tietojen hyödyntämistä sellaisenaan, eikä erityistoimenpiteitä ole siten tarvittu, sillä aiemmat prosessit ovat olleet riittäviä vaatimusten täyttämiseksi. Osassa maista on kuitenkin täytynyt laajentaa tietojen keräämistä ja ottaa käyttöön uusia menettelyjä sitä varten. On syytä mainita, ettei asetuksessa säädetä taloudellisesta tuesta sen täytäntöönpanokustannusten kattamiseksi.

Säännöllisen tietojen toimittamisen osalta valtaosa ilmoittavista maista pitää työtaakkaa hyväksyttävänä. Joissakin maissa siitä kuitenkin aiheutuu merkittävä taakka erityisesti rautatieyrityksille alkuperäisinä tietojen toimittajina ja niiden maiden toimivaltaisille viranomaisille, joissa sovelletaan markkinoiden avaamista koskevia EU:n sääntöjä ja joissa sen vuoksi toimii monia uusia rautatieyrityksiä.

Kustannusten osalta Euroopan tilastojärjestelmän ohjelmatyötä ja koordinoitua käsittelevän työryhmän puolesta vuonna 2006 aloitettu esitutkimus paljasti, että tilanne on erittäin vaihteleva, sillä rautatieliikenteen tilastojen keskimääräiset vuotuiset tuotantokustannukset vaihtelevat huomattavasti jopa kooltaan ja markkinarakenteeltaan samanlaisten jäsenvaltioiden välillä. Muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta jäsenvaltiot totesivat, että kustannus-hyötytutkimuksessa¹¹ esitetyt luvut todellakin vastaavat asetuksen N:o 91/2003 mukaisten rautatieliikenteen tilastojen vuotuisia kokonaiskustannuksia.

2.1.3 Tietojen kerääminen, kokoaminen ja validointi

Ilmoittavissa maissa noudatetaan perinteistä alhaalta-ylös-tiedonkulkua tietojen keräämisessä ja kokoamisessa. Yleensä tiedonkulku alkaa rautatieyrityksestä, joka toimittaa tiedot kansalliselle viranomaiselle, joka puolestaan vastaa kansallisten tietojen kokoamisesta, validoinnista ja toimittamisesta Eurostatille.

Kansalliset viranomaiset käyttävät joskus myös muista lähteistä, kuten liikenneministeriöstä, rataverkon haltijoilta tai kansallisilta

¹¹ Raportti esiteltiin ja siitä keskusteltiin jäsenvaltioiden kanssa Euroopan tilastojärjestelmän ohjelmatyötä ja koordinoitua käsittelevässä työryhmässä 19. kesäkuuta 2006 (esityslistan 2.1 kohta: *Painopistealueiden tarkastelu – alustavien kustannus-hyötytutkimusten tulokset*).

turvallisuusviranomaisilta, saatuja tietoja etenkin rautatieverkon liikennevirtoja koskevien tilastojen ja onnettomuustilastojen osalta.

Kaikki kansalliset viranomaiset tekevät validointitarkastuksia, ennen kuin ne lähettävät tiedot Eurostatille, ja ne käyttävät tässä sisäisesti kehitettyjä valvontamenettelyjä ja/tai Eurostatin tarjoamaa esivalidointiin tarkoitettua ohjelmistotyökalua. Validointisäännöt kattavat monta prosessin osa-aluetta, mukaan luettuina tietojen muoto, koodaus, kunkin tietokokonaisuuden sisäinen johdonmukaisuus sekä tietokokonaisuuksien ja muuttujien välinen johdonmukaisuus. Havaitut virheet korjataan käsin ennen tietojen toimittamista Eurostatille.

2.1.4 Menetelmäkysymykset

Asetuksen N:o 91/2003 soveltamista koskevat menetelmäjärjestelyt muodostavat yhteisen kehyksen, jonka avulla voidaan varmistaa yhdenmukainen tietojenkeruu ja vertailukelpoisten tulosten saanti. Seuraavat merkittävät menetelmäkysymykset ovat tulleet esille tarkastelujakson aikana:

- kysymys siitä, pitäisikö kauttakulkumatkustajaliikenne ottaa mukaan vai jättää pois
- menetelmäongelmat, jotka koskevat UIC:n asemakoodien ja NUTS 2 -alueiden vastaavuustaulukon sekä yhteisen NST/R-NST2000-muuntotyökalun (CPA, CN) käyttöönottoa liikenteen tilastoinnissa
- tarve yhdenmukaistaa rautatieturvallisuusdirektiivin 49/2004 ja rautatieasetusten määritelmät (sekä muuttaa tietojen keruuväliä), jotta voidaan parantaa rautatieonnettomuustilastojen laatua
- liitettä G (tilastot rautatieverkon liikennevirroista) koskeva menetelmätuki
- vastaavuusongelmat liitteen I ja toimitettavien tietojen välillä.

2.2 TULOKSET

2.2.1 Tietojen toimittaminen ja validointi

Asetuksen N:o 91/2003 kussakin liitteessä vahvistetaan määräaika, johon mennessä ilmoittavien maiden on toimitettava tiedot. Näiden määräaikojen noudattaminen on parantunut tarkastelujakson aikana.

Tietojen toimittamiseen liittyvissä teknisissä järjestelyissä on saavutettu korkea standardointiaste. Tiedot toimitetaan Eurostatille sähköisesti asianmukaista tiedostorakennetta ja tietuemuotoa noudattaen. Näin voidaan sisällyttää tiedot nopeasti Eurostatin tuotantotietokantaan sekä havaita varhaisessa vaiheessa perusvirheet ja tuntemattomat koodit.

Kun tiedot on ladattu Eurostatin tietokantaan, toimitettujen tietojen laatu varmistetaan yksityiskohtaisten validointimenettelyjen avulla. Validointi kattaa tietokokonaisuuksien sisäisen johdonmukaisuuden, ajallisen johdonmukaisuuden,

tietokokonaisuuksien välisen johdonmukaisuuden ja tulosten vertailun kahden ilmoittavan maan välisessä liikenteessä.

Tietojen laatu voidaan arvioida hyväksi tavaraliikenteessä (jossa käytetään kuorma-asiakirjoja). Henkilöliikenteen tiedoissa ei voida päästä samaan laatutasoon jäsenvaltioiden erilaisten tietojenkeruumenetelmien vuoksi. Itsemurhat ja itsemurhayritykset ”vääristävät” joskus tietoja onnettomuustilastoissa. Onnettomuustiedoissa on osittain edelleen se ongelma, ettei kansallisia määritelmiä ole mukautettu yhteisiin määritelmiin (todennäköisesti asetuksessa N:o 91/2003 sallitun viiden vuoden siirtymäajan vuoksi); edellä mainitut yhdenmukaistetut määritelmät parantavat tulevaisuudessa tietojen laatua. Näin voidaan todeta vankan yhteisen menetelmärungon täytäntöönpanon, kansallisen tason tietojen keräämis- ja validointimenettelyjä koskevien ponnistelujen sekä Eurostatissa ennen tietojen levittämistä tehtyjen myöhempien laatutarkastusten perusteella.

Valtaosa jäsenvaltioista katsoo, että asetusta N:o 91/2003 on noudatettu hyvin. Vaikeudet ovat useimmiten liittyneet tietojen tarjoamiseen alueellisella tasolla keinojen tietolähteiden ja koontityökalujen, puutteellisen tiedonsaannin ja joissakin tapauksissa tietojenkäsittelyongelmien takia. Monissa ilmoittavissa maissa yritetään kuitenkin parantaa tilannetta esimerkiksi pitämällä säännöllisesti yhteyttä tietojen toimittajiin, jotta toimitetut tiedot olisivat kattavia, tai kehittämällä uusia tietojenkäsittelyjärjestelmiä.

2.2.2 Menetelmäohjeet

Eurostat on laatinut asetuksen N:o 91/2003 täytäntöönpanoa varten oppaan (Reference Manual), jossa annetaan jäsenvaltioille ja muille ilmoittaville maille asetuksen täytäntöönpanoa koskevia ohjeita. Opasta päivitetään vuosittain siten, että se sisältää uusimmat tiedot, asiakirjat tai suuntaviivat näiden tilastojen keräämiseksi.

Eurostat on laatinut UIC:n asemakoodien ja NUTS 2 -alueiden vastaavuustaulukon yhteistyössä jäsenvaltioiden ja UIC:n kanssa.

2.2.3 Tietojen levittäminen

Komissio voi asetuksen N:o 91/2003 7 artiklan mukaisesti levittää kaikkia tietoja, joita jäsenvaltiot eivät ole määritelleet luottamuksellisiksi. Käytännössä hyvin harvat maat ovat soveltaneet tätä säännöstä, ja valtaosaa Eurostatille toimitetuista tiedoista voidaan levittää. Liitteen I tiedot (tiedot rautatieyrityksistä) ovat luottamuksellisia asetuksen säännösten nojalla.

Eurostat julkaisee kerätyt tiedot julkaisutietokannassaan, joka on maksutta saatavilla Eurostatin verkkosivustolla. Tietokannassa on jo 19 taulukkoa, joihin täytetään liitteiden A–E ja H mukaiset tiedot. Tänä vuonna (2007) taulukoiden määrä kasvaa, koska edellä mainittujen tietojen lisäksi julkaistaan liitteiden F ja G mukaiset tiedot. Eurostat levittää tietoja myös erillisjulkaisuissaan, kuten *Statistics in Focus* -sarjassa tai lehdistötiedotteissa, joissa annetaan tiedotusvälineitä ja yleisöä kiinnostavia tietoja.

Asetusten säännösten mukaisesti toimitettujen tietojen perusteella voitiin vuoden 2005 tiedoista julkaista kolme *Statistics in Focus* -julkaisua:

- *Rail transport accidents in the European Union in 2004–2005* [Rautatieliikenteen onnettomuudet Euroopan unionissa vuosina 2004–2005]
- *Rail freight transport 2005* [Rautateiden tavaraliikenne vuonna 2005]
- *Passenger transport by rail in 2004–2005* [Rautateiden henkilöliikenne vuosina 2004–2005].

Taulukossa 2 esitetään tämän asetuksen perusteella kerättyjä Euroopan rautatieliikennettä koskevia keskeisiä lukuja.

Taulukko 2: Rautateiden henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen kokonaismäärä¹² ja rautatieonnettomuuksissa kuolleiden määrä eri maissa vuonna 2005

	Henkilö- liikenne (milj. hkm)	Muutos vuodesta 2004 (%)	Tavara- liikenne (milj. hkm)	Muutos vuodesta 2004 (%)	Rautatie- onnettomuuksis- sa kuolleiden määrä ¹³
Belgia	8 305	-4,3	:L ¹⁴	5,7 ¹⁴	24
Tšekki	6 667	1,3	14 866	-1,5	249
Tanska	5 957	0,7	1 976	-14,9	23
Saksa	78 244	7,4	95 421	3,8	157
Viro	248	28,6	10 639	1,4	21
Kreikka	1 854	11,1	613	3,6	26
Espanja	21 153	4,1	11 635	-2,0	65
Ranska	76 886	3,4	40 701	-9,8	79
Irlanti	1 781	12,6	303	-24,1	0
Italia	50 088	1,7	22 761	2,6	99
Kypros	-	-	-	-	-
Latvia	894	10,3	19 779	6,2	5
Liettua	280	-1,0	12 457	7,0	33
Luxemburg	267	5,8	392	-33,9	0
Unkari	9 851	-3,1	9 090	3,9	91
Malta	-	-	-	-	-
Alankomaat	14 036	-0,4	5 025	-3,8	25
Itävalta	9 236	5,0	18 957	1,1	44
Puola	17 882	-3,0	49 972	-4,5	291
Portugali	3 809	1,5	2 422	6,1	99
Slovenia	716	3,0	3 245	3,0	5
Slovakia	2 182	-2,0	9 463	-2,5	7
Suomi	3 478	3,8	9 706	-4,0	22
Ruotsi	8 910	3,2	21 675	3,9	21
Yhdistynyt kuningaskunta	44 415	2,5	22 322	-1,0	74
Euroopan unioni 25	:	:	:	:	1 464
Bulgaria	:	:	:	:	:
Kroatia	1 227	5,0	2 835	13,7	35
Entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia	:	:	:	:	:
Islanti	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0,0	17	-17,3	0
Norja	2 709	3,4	3 149	10,7	4
Romania	7 960	-7,6	16 582	-2,6	36
Sveitsi ¹⁵	:	:	:	:	:

¹² Yksinkertaistettu ja yksityiskohtainen ilmoitus, kaikki liikennetyypit (kansainvälinen, kansallinen, kauttakulku vain tavaraliikenteen osalta).

¹³ Joihinkin lukuihin voi sisältyä itsemurhia.

¹⁴ Tiedot ovat luottamuksellisia yksinkertaistetussa ilmoituksessa sovelletun luottamuksellisuuden takia (pienet yritykset); tiedot suurten yritysten osalta (yksityiskohtainen ilmoitus) olivat 8 130 miljoonaa junakilometriä vuonna 2005.

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

3 PÄÄTELMÄT

Asetuksen N:o 91/2003 täytäntöönpanosta saatuja kokemuksia ja tuloksia voidaan yleisesti ottaen pitää erittäin myönteisinä. Asetuksen antamiseksi ja lakisääteisten vaatimusten määrittämiseksi sekä kansallisella tasolla että Eurostatissa tehdyn työn ansiosta on voitu nopeasti saada vertailukelpoisia ja luotettavia tuloksia. Tämä koskee etenkin EU:hun vuonna 2004 liittyneitä kymmentä jäsenvaltiota.

Rautateitä koskevien tietojen keruussa ilmeni eniten ongelmia niissä maissa, joissa rautatiemarkkinat ovat kehittyneet (rautatieliikenteen harjoittajia on paljon).

Tietojen toimittaminen on parantunut kahtena viime vuonna, vaikka erityisesti tietokokonaisuuksien toistuvuudessa ja kattavuudessa onkin vielä ongelmia.

Kaikki vuoden 2006 neljännesvuosittaiset tiedot saatiin (kolmena edellisenä vuonna) vähitellen tapahtuneen oppimisprosessin ansiosta jo toukokuussa 2007 (kaikki jäsenvaltiot noudattivat neljännesvuosittaisen tietojen määräaika).

Muutamassa maassa on edistytty tuntuvasti joidenkin taulukoiden luottamuksellisuusrajoitusten purkamisessa. Alussa seitsemän maata ilmoitti joidenkin taulukoiden olevan luottamuksellisia, mutta tiedot voitiin julkistaa kansallisten tilastolaitosten oltua yhteydessä rautatieyrityksiin. Nykyisin vain kolmella maalla (AT¹⁶, BE¹⁷ ja BG¹⁸) on tietoja koskevia rajoituksia. Tietojen paljastamista koskeva menettely on vielä kesken näissä maissa. Sen vuoksi EU:n kokoomatietoja (tiettyjen muuttujien osalta) ei ole vielä saatu. Tämä heikentää huomattavasti rautatiemarkkinoiden seurantaa Euroopan tasolla ja siten tietokokonaisuuksista saatavaa hyötyä.

Useimmat asetuksen tulkintaan sekä tietojen keräämiseen, kokoamiseen, toimittamiseen ja validointiin liittyvät kysymykset on jo käsitelty ja ratkaistu. Asetuksen täytäntöönpano on lisännyt alaa koskevien tietojen saatavuutta sekä parantanut tietojen laatua ja oikea-aikaisuutta. Tietojen käytön osalta saatuja tuloksia voidaan välittömästi hyödyntää päätöksenteossa, erityisesti rautatieliikennettä koskevan politiikan kehittämisessä, täytäntöönpanossa ja seurannassa kansallisella ja EU:n tasolla. Tietojen levittäminen julkisesti on lisännyt koko prosessin näkyvyyttä ja maksanut kansalaisille takaisin tehdyt panostukset.

¹⁵ Sveitsi toimittaa rautateitä koskevat tiedot alkaen viitevuodesta 2006 (sopimus Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisestä yhteistyöstä tilastoalalla, EUVL L 90, 28.3.2006, s. 1–21).

¹⁶ Taulukot A3, F1 ja F2 ovat luottamuksellisia, taulukot C1, C2, C3, C4, E2, F3, F4 ovat tietojen paljastamista koskevassa menettelyssä.

¹⁷ Taulukko B1 on luottamuksellinen vuosien 2004 ja 2005 osalta.

¹⁸ Taulukot E1 ja E2, tietojen paljastamista koskeva menettely kesken.

3.1 LYHYEN AIKAVÄLIN KEHITYS

Lyhyen aikavälin toimenpiteet olisi keskitettävä seuraaviin kysymyksiin:

- Otetaan käyttöön yhdenmukaiset määritelmät, jotta voidaan parantaa eri maita ja eri liikennemuotoja koskevien tietojen vertailukelpoisuutta.
- Yhdistetään ja yhdenmukaistetaan tietyt rautatieonnettomuustiedot (joita ERA ja Eurostat keräävät nykyisin erikseen), jotta voidaan vastaisuudessa välttää päällekkäinen työ ja erilaisten lukujen julkaiseminen.
- Tietojen laatua tiettyjen alalajien osalta ja niiden oikea-aikaisuutta on edelleen parannettava. Osassa ilmoittavista maista on entistä paremmin pyrittävä toimittamaan luotettavia ja vertailukelpoisia tietoja sekä parantamaan toimitettujen tietojen oikea-aikaisuutta.
- Levitetään rautatieverkon liikennevirtoja koskevia tietoja ja alueellisia tietoja.
- Bulgaria ja Romania ovat nyt liittyneet EU:hun. Eurostat kiinnittää erityistä huomiota siihen, että nämä kaksi uutta jäsenvaltiota noudattavat rautatieliikenteen tilastoja koskevaa EU:n lainsäädäntöä.
- Luottamuksellisuusrajoitukset poistetaan kokonaan, jotta EU:n kokoomatietoja voidaan levittää oikea-aikaisesti.

3.2 PITKÄN AIKAVÄLIN KEHITYS

Uusien muuttujien keruu voi olla tarpeen, ja tästä keskustellaan tietojen käyttäjien ilmoittamien tarpeiden perusteella (esimerkiksi junakilometrien ilmoittamisesta dieselöljyn ja sähkön mukaan voisi olla hyötyä ympäristövaikutusten laskennassa). Myös suurnopeuksisia henkilöjunia koskevan tietojenkeruun (matkustajamääränä, henkilökilometreinä ja junakilometreinä) mahdollisuudesta voidaan keskustella.

Ilmoittavat maat ovat kuitenkin selkeästi tuoneet esille lisätietojen keräämiseen liittyvät ongelmat ja sen, että yleensä tilastojen ja erityisesti rautatieliikenteen tilastojen keräämiseen liittyvä mahdollinen lisätaakka on perusteltava asianmukaisesti.

Lisäksi voidaan mainita ainakin kaksi tulevaisuutta koskevaa ehdotusta, jotka eivät liity uusiin tietovaatimuksiin:

- Tietojen toimittamisen määräaika lyhennetään rautatieliikenteen matkustajia koskevien vuotuisten tietojen osalta viiteen kuukauteen tarkastelujakson lopusta, kuten muita liikennemuotoja koskevia tilastotietoja kerätessä.
- Maantieteellistä kattavuutta laajennetaan joko EU:n tulevaa laajentumista silmällä pitäen tai ottamalla kolmansia maita vapaaehtoisesti mukaan yhteistyöjärjestelyin.