

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 20.12.2007
COM(2007) 832 final

RAPORTUL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**privind experiența acumulată în aplicarea Regulamentului (CE) nr. 91/2003 al
Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind statisticile din
transportul feroviar**

CUPRINS

Sinteză 3

1	INTRODUCERE.....	3
1.1	ISTORIC ȘI OBIECTIVE.....	3
1.2	CONTEXTUL POLITIC	4
1.3	NORME DE PUNERE ÎN APLICARE.....	5
1.4	STATELE MEMBRE ȘI ALTE ȚĂRI VIZATE DE PREZENTUL RAPORT.....	6
2	PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI.....	7
2.1	PROBLEME ÎNTÂLNITE	7
2.1.1	Respectarea obligațiilor legale	7
2.1.2	Sarcina țărilor declarante în ceea ce privește punerea în aplicare și furnizarea periodică a datelor	9
2.1.3	Procesul de colectare, compilare și validare a datelor	9
2.1.4	Aspecte metodologice	10
2.2	REZULTATE.....	10
2.2.1	Validarea și transmiterea datelor.....	10
2.2.2	Consiliere metodologică.....	11
2.2.3	Difuzarea datelor	11
3	CONCLUZII	14
3.1	EVOLUȚII PE TERMEN SCURT	15
3.2	EVOLUȚII PE TERMEN LUNG.....	15

SINTEZĂ

Regulamentul (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar¹, stipulează la articolul 9 faptul că, după ce au fost colectate date timp de trei ani, Comisia înaintează un raport Parlamentului European și Consiliului privind experiența dobândită în aplicarea acestui regulament. Prezentul raport vizează respectarea acestei cerințe după încheierea primilor trei ani de colectare a datelor (2003-2005).

După o prezentare generală a istoricului, obiectivelor și contextului politic ale actului juridic, sunt discutate unele probleme legate de punerea în aplicare. Raportul prezintă, de asemenea, informații privind principalele rezultate obținute. Ultima secțiune prezintă concluzii și căi posibile de dezvoltare pe viitor.

Punerea în aplicare a acestui regulament a oferit accesul la informații detaliate privind transportul feroviar european de călători și de marfă, precum și la date privind accidentele feroviare și a marcat o îmbunătățire a calității și promptitudinii datelor. Statele membre au depus eforturi în vederea îndeplinirii cerințelor regulamentului, iar aceste eforturi trebuie continuate pentru a ameliora respectarea termenelor și exhaustivitatea furnizării de date.

1 INTRODUCERE

1.1 ISTORIC ȘI OBIECTIVE

Regulamentul 91/2003 a fost conceput să ofere Comisiei, celorlalte instituții ale UE, guvernelor naționale și marelui public date statistice comparabile, fiabile, armonizate, uniforme și cuprinzătoare privind amploarea și dezvoltarea transportului feroviar de călători și de marfă în Uniunea Europeană.

Acest lucru este realizat prin extinderea anumitor aspecte esențiale ale colectării anterioare de date în temeiul Directivei Consiliului privind statisticile din transportul feroviar de marfă (80/1177/CEE) pentru a include informații privind transportul de călători, fluxurile de trafic și accidentele din rețeaua feroviară, informații privind tipurile de mărfuri periculoase, informații privind tipurile de unități de transport și informații privind transportul național și internațional de marfă și de călători la nivel regional (NUTS2).

Prin urmare, principalele caracteristici ale Regulamentului 91/2003 pot fi sintetizate după cum urmează:

- Datele furnizate ar trebui să vizeze toate căile ferate din Comunitate.

¹ Regulamentul (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar, JO L 14, 21.1.2003, p. 1.

- Furnizarea de date se aplică atât pentru transportul feroviar de marfă, cât și pentru cel de călători. Datele colectate includ statistici anuale și trimestriale privind transportul de marfă și de călători.
- Obligația furnizării de date privind originea - destinația atât în cazul transportului de marfă, cât și de călători este repartizată geografic la nivel NUTS2.
- Informațiile colectate includ statistici privind fluxurile de trafic în rețeaua feroviară pentru trenurile de marfă și de călători.
- Datele furnizate vizează statisticile privind accidentele feroviare.

1.2 CONTEXTUL POLITIC

Dezvoltarea politicii comune în domeniul transporturilor necesită cele mai bune cunoștințe în materie de acoperire și evoluție a transportului feroviar de călători și de marfă. Cartea albă „Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: momentul deciziei”² a definit obiectivul politicii comunitare în domeniul transportului ca fiind cel de a facilita asigurarea unor sisteme de transport eficiente și eficiente pentru cetățenii europeni. Acest obiectiv a fost menținut în Evaluarea intermediară a Cărții albe³, însă a fost orientat mai mult către asigurarea unei mobilități durabile în Europa. Noua strategie de dezvoltare durabilă a UE⁴ stabilește că transportul durabil este un obiectiv cheie. Astfel, statisticile comunitare din domeniul transportului feroviar sunt utilizate pentru încadrarea, monitorizarea și evaluarea politicilor de transport ale UE și a altor politici UE, precum noua strategie de dezvoltare durabilă a UE și funcționarea pieței interne.

Importanța acestor date pentru procesul de luare a deciziilor la nivelul UE este din ce în ce mai mare, de exemplu, ca urmare a competențelor atribuite Comisiei în urma celui de-al doilea și de-al treilea pachet de propuneri în domeniul feroviar.

Cel de-al doilea pachet pentru transportul feroviar constă din trei directive (privind siguranța, privind interoperabilitatea și directiva de deschidere a pieței) și un regulament privind Agenția Feroviară Europeană.

Cel de-al treilea pachet de măsuri juridice include două directive (o directivă privind deschiderea pieței pentru transportul feroviar internațional de călători și o directivă privind licențele mecanicilor de locomotivă) și un regulament (privind drepturile și obligațiile călătorilor pe calea ferată). Aceste informații sunt, de asemenea, utilizate la

² COM(2001) 370 din 12 septembrie 2001.

³ COM(2006) 314 din 22 iunie 2006: „Menținerea în mișcare a Europei – Mobilitate durabilă pentru continentul nostru. Evaluarea intermediară a Cărții albe privind transporturile a Comisiei Europene din 2001”.

⁴ Adoptată de Consiliul European la 15-16 iunie 2006.

măsurarea fluxurilor de călători și de marfă și la calcularea defalcării modale a transporturilor în Uniunea Europeană.

Alte exemple de utilizare a acestor date pentru necesități de politică comunitară sunt următoarele:

- Agenția Feroviară Europeană (ERA) este, de asemenea, interesată în exploatarea acestor date pentru propriile nevoi, de exemplu pentru crearea unor indicatori comuni de siguranță.
- Există, de asemenea, posibilitatea de utilizare a acestor date în scopuri de politică de mediu pentru comparații cu alte moduri de transport. Nevoia de date este în creștere odată cu voința politică de consolidare a transportului feroviar din rațiuni de protecție a mediului. Aceste statistici sunt relevante pentru mecanismul de raportare în domeniul transportului și mediului înconjurător - TERM, care este destinat să informeze factorii de decizie ai transportului comunitar și este conceput de Agenția Europeană de Mediu în cooperare cu experți din statele membre și de la Comisia Europeană.

1.3 NORME DE PUNERE ÎN APLICARE

Regulamentul 91/2003 conferă Comisiei competențe de punere în aplicare, care trebuie să fie exercitate prin procedura de comitologie, după cum se stabilește la articolele 10 și 11. Eurostat a utilizat această procedură cu scopul de a adopta un set de norme care reglementează diferite aspecte ale punerii în aplicare a regulamentului. Aceste norme sunt adoptate sub formă de regulamente ale Comisiei în urma avizului din partea Comitetului pentru programul statistic.

Până în prezent, au fost adoptate două regulamente de punere în aplicare:

- Regulamentul (CE) nr. 1192/2003 al Comisiei⁵ din 3 iulie 2003, prin care sunt puse la dispoziție, în principal, definiții armonizate ce trebuie utilizate în statisticile feroviare de către toate țările care trimit date și care adaptează, de asemenea, conținutul anexei referitoare la statisticile privind accidentele feroviare;
- Regulamentul (CE) nr. 332/2007 al Comisiei⁶ din 27 martie 2007, care stabilește formatul tehnic de transmitere a datelor (seturi de date care trebuie furnizate cu structura și codificarea corespunzătoare).

⁵ Regulamentul (CE) nr. 1192/2003 al Comisiei din 3 iulie 2003 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile din transportul feroviar JO L 167, 4.7.2003, p.13.

⁶ Regulamentul (CE) nr. 332/2007 al Comisiei din 27 martie 2007 privind modalitățile tehnice de transmitere a statisticilor cu privire la transportul feroviar JO L 88, 29.3.2007, p.16.

În prezent, în cadrul comitetelor relevante este în discuție încă un regulament al Comisiei. Acest regulament vizează armonizarea unui anumit număr de definiții și modificarea anexei H la Regulamentul 91/2003 pentru a o pune în concordanță cu anexa 1 la Directiva 2004/49/CE privind siguranța feroviară.

1.4 STATELE MEMBRE ȘI ALTE ȚĂRI VIZATE DE PREZENTUL RAPORT

Regulamentul 91/2003 se aplică direct și în toate elementele sale în toate statele membre. Acesta nu trebuie transpus în legislația națională. Cu toate acestea, s-a recurs la introducerea progresivă a anexelor la regulament (privind anumite companii feroviare, seturi de date și variabile) în funcție de anumite norme și pentru o perioadă maximă de 3 ani (până în 2005 inclusiv).

În ceea ce privește România și Bulgaria, ambele țări și-au declarat dorința de a respecta în totalitate legislația UE din acest domeniu, începând cu 2006 ca an de referință pentru furnizarea de date. România a furnizat aproape toate datele pe 2005 conform dispozițiilor regulamentului.

În ceea ce privește țările candidate, Croația și Turcia furnizează anumite date în timp ce Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei nu a trimis încă nicio informație.

În anul 2003, Regulamentul 91/2003 a fost încorporat oficial în Anexa XXI (Statistici) la Acordul SEE printr-o decizie a Comitetului mixt al SEE⁷. Conform acestei decizii, Norvegia este obligată să transmită datele solicitate în regulament. Regulamentul prevede dispoziții de raportare simplificată care se aplică datelor privind Liechtenstein⁸.

Date bazate pe principiile regulamentului vor fi, de asemenea, transmise de Elveția în conformitate cu Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind cooperarea în domeniul statisticilor⁹. Elveția colectează datele solicitate de acest regulament de la, cel târziu, începutul anului 2006¹⁰.

⁷ Decizia nr. 12/2004 a Comitetului mixt al SEE din 6 februarie 2004 de modificare a Anexei XXI (Statistici) la Acordul SEE, JO L 116 din 22 aprilie 2004, pp. 63-64.

⁸ Datele privind Liechtenstein sunt furnizate de Austria, întrucât o companie feroviară (austriacă) operează numai pe teritoriul Liechtenstein.

⁹ Semnat la 26 octombrie 2004 și aprobat prin Decizia Consiliului din 27 februarie 2006 privind concluzia Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind cooperarea în domeniul statisticilor, JO L 90 din 28 martie 2006, pp.1-21.

¹⁰ Anexa A, Statistici de transport și turism din acordul menționat anterior.

2 PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI

2.1 PROBLEME ÎNTÂLNITE

2.1.1 Respectarea obligațiilor legale

Respectarea obligațiilor de furnizare a datelor definite în regulament a cunoscut o evoluție pozitivă în intervalul de timp analizat. Tendința acestei evoluții a fost în principal determinată de faptul că dispozițiile anexelor au fost introduse progresiv, după cum urmează:

- datele pe 2003 – tabelele A1, A2, A3 și anexa I au fost solicitate pentru prima dată;
- datele pe 2004 – tabelele A4, A5, A6, A7, A8 și A9, anexa B, anexa C, anexa D, anexa E și anexa H au fost solicitate pentru prima dată;
- datele pe 2005 – anexa F și anexa G au fost solicitate pentru prima dată.

Tabelul 1 prezintă situația datelor furnizate pentru anul de referință 2005 în funcție de setul de date și periodicitate. În conformitate cu Regulamentul 91/2003:

- seturile de date legate de anexa E (Statistici privind transportul de marfă și de călători) sunt trimestriale;
- seturile de date legate de anexele A, B, C, D (Statistici privind transportul de marfă și de călători) și H (Statistici privind accidentele feroviare) sunt anuale;
- seturile de date legate de anexele F (Statistici regionale privind transportul de marfă și de călători) și G (Statistici privind fluxurile de trafic în rețeaua feroviară) sunt cerute din cinci în cinci ani (și trebuie furnizate începând cu anul de referință 2005).

Tabelul 1: Respectarea cerințelor prevăzute de regulament în ceea ce privește termenele și exhaustivitatea furnizării de date în 2005 (an de referință)

	Furnizare trimestrială de date	Furnizare anuală de date						Din 5 în 5 ani (începând cu 2005)	
Anexă	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Nr. de luni pentru furnizarea de date	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Belgia									
Republica Cehă			–	T		Q		T	
Danemarca	T	T	T	M	T	T	T		
Germania	T	T	–	T	–	T	T	T, M	
Estonia							Q		
Grecia			–					T	
Spania	T			M				M	M
Franța		M		M				T, M	T
Irlanda		M					T	T	
Italia			T						
Cipru	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Letonia			–		–			M	
Lituania	T								
Luxemburg			–	T	–		T	T	T
Ungaria									T
Malta	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Țările de Jos		M	M		Q		Q, T		M
Austria								T	T
Polonia		T							
Portugalia	T					T	M	M	M
Slovenia			–		–				
Slovacia			–		–	T	T, Q	T	
Finlanda							Q		
Suedia		T	–	T			Q	M	
Regatul Unit		T		T		T	Q, T	M	M
Bulgaria	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Croația	T		–		–			–	–
Macedonia	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Islanda	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Liechtenstein	–	–		–			T	–	T
Norvegia				M			T	M	
România								–	–
Elveția	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turcia							M		–

* A fost luată în considerare respectarea termenelor privind furnizarea de date din trimestrul al 4-lea, 2005.

Legenda:

	respectarea cerințelor regulamentului
T	probleme în respectarea termenelor
M	lipsește anumite tabele
Q	probleme de calitate și exhaustivitate a datelor
–	nu este cazul

În ceea ce privește anul 2003, unele țări au avut probleme în furnizarea anumitor seturi de date (legate, în principal, de statisticile privind accidentele feroviare etc.) sau a anumitor elemente (mișcări de trenuri etc.). Furnizarea de date în următorii doi ani s-a ameliorat, deși sunt încă necesare eforturi pentru a îmbunătăți periodicitatea și exhaustivitatea seturilor de date.

2.1.2 Sarcina țărilor declarante în ceea ce privește punerea în aplicare și furnizarea periodică a datelor

În majoritatea țărilor declarante, respectarea regulamentului a însemnat exploatarea directă a datelor existente și, în consecință, nu s-au luat măsuri specifice, întrucât procesele existente au fost suficiente pentru a satisface cerințele. Cu toate acestea, în anumite țări, au fost necesare prelungirea colectării de date și proceduri de compilare suplimentare. Trebuie menționat faptul că, în regulament, nu a fost prevăzut niciun sprijin financiar în vederea acoperirii costului punerii sale în aplicare.

În ceea ce privește furnizarea periodică de date, volumul de lucru implicat este considerat ca fiind acceptabil de către majoritatea țărilor declarante. Totuși, în anumite țări, furnizarea de date reprezintă o sarcină considerabilă, în special pentru companiile feroviare în calitate de furnizori de date primare și pentru autoritățile naționale competente (ANC) din țările în care se aplică normele comunitare de liberalizare și, în consecință, operează un mare număr de companii feroviare noi.

Din punct de vedere al costurilor, un studiu pilot lansat în 2006 de Grupul de lucru privind programarea și coordonarea sistemului statistic european a dezvăluit o situație foarte eterogenă, cu un cost mediu anual de producere a statisticilor privind transportul feroviar care variază considerabil chiar în rândul statelor membre cu dimensiuni și structuri de piață similare. Cu foarte puține excepții, statele membre au confirmat că cifrele prezentate în studiul de rentabilitate¹¹ reflectă, într-adevăr, costul anual total al producerii de statistici privind transportul feroviar în conformitate cu Regulamentul 91/2003.

2.1.3 Procesul de colectare, compilare și validare a datelor

La nivelul țărilor declarante, procesul de colectare și compilare a datelor urmează, de obicei, un flux de informații ascendent. În general, acest flux începe la nivelul companiilor feroviare care transmit informațiile la ANC care compilează, validează și transmite datele naționale la Eurostat.

În anumite cazuri, ANC utilizează informații provenind din alte surse, precum ministerul transporturilor, gestionarii de infrastructură sau autoritățile naționale de

¹¹ Raportul a fost prezentat și discutat cu statele membre în cadrul reuniunii Grupului de lucru pentru programarea și coordonarea sistemului statistic european din 19 iunie 2006 (punctul 2.1. de pe ordinea de zi, *Analiza priorităților – rezultatele studiilor pilot de rentabilitate*).

siguranță, în special pentru statisticile privind fluxurile de trafic în rețeaua feroviară și pentru statisticile privind accidentele feroviare.

Toate autoritățile naționale competente aplică controale de validare înainte de a trimite informații la Eurostat, utilizând proceduri de control elaborate intern și/sau instrumente software de prevalidare furnizate de Eurostat. Regulile de validare vizează numeroase aspecte ale procesului, precum formatul datelor, codificarea, coerența internă a fiecărui set de date, coerența dintre seturile de date și variabile etc. și, în cazul în care sunt depistate erori, acestea sunt corectate manual înainte de transmiterea datelor la Eurostat.

2.1.4 Aspecte metodologice

Convențiile metodologice de punere în aplicare a Regulamentului 91/2003 au pus la dispoziție un cadru comun prin care să se asigure colectarea armonizată a datelor și obținerea de rezultate comparabile. În perioada analizată, s-au pus în discuție următoarele aspecte metodologice majore:

- includerea/excluderea călătorilor aflați în tranzit;
- probleme metodologice privind stabilirea tabelului de corespondență între codurile de stații UIC și regiunile NUTS2 și a unui instrument comun de conversie NST/R-NST2000 (CPA, NC) pentru statisticile de transport;
- necesitatea armonizării definițiilor prevăzute în Directiva 49/2004 privind siguranța feroviară cu cele din regulamentele feroviare (modificând în același timp sfera colectării de date) pentru a ameliora calitatea statisticilor privind accidentele feroviare;
- asistența metodologică privind anexa G - Statistici privind fluxurile de trafic în rețeaua feroviară;
- probleme de corespondență între anexa I și rapoartele de date.

2.2 REZULTATE

2.2.1 Validarea și transmiterea datelor

Fiecare anexă la Regulamentul nr. 91/2003 prevede termene specifice pentru transmiterea datelor de către țările declarante. În perioada analizată, respectarea acestor termene s-a ameliorat.

În ceea ce privește aspectele tehnice ale transmișiei de date, a fost atins un înalt nivel de standardizare. Datele sunt transmise electronic la Eurostat, respectându-se structura solicitată a fișierelor de date și formatul de înregistrare. Acest lucru permite integrarea rapidă a informațiilor în baza de date de producție a Eurostat și detectarea timpurie a erorilor de bază și a codurilor necunoscute.

Din momentul în care datele au fost introduse în baza de date Eurostat, sunt aplicate proceduri detaliate de validare pentru a asigura calitatea datelor transmise. Validarea

vizează coerența internă a seturilor de date, coerența în timp, coerența dintre seturile de date și o analiză comparativă a rezultatelor de trafic între două țări declarante.

Datele pot fi considerate ca fiind de bună calitate în cazul transportului de marfă (care se bazează pe documentele de transport). Datele legate de călători nu pot atinge același nivel de calitate din cauza diferitelor metodologii de colectare aplicate în fiecare stat membru. Referitor la statisticile privind accidentele feroviare, datele sunt uneori „poluate” de sinucideri și tentative de sinucidere. O parte a datelor privind accidentele feroviare suferă și în prezent de pe urma lipsei de adaptare la nivel național a definițiilor comune (probabil din cauza perioadei de tranziție de cinci ani autorizată de Regulamentul 91/2003); definițiile armonizate menționate anterior vor îmbunătăți calitatea datelor. Această afirmație se bazează pe implementarea unui cadru metodologic comun solid, pe eforturile depuse privind procedurile de compilare și validare la nivel național, precum și pe controalele de calitate ulterioare, realizate de Eurostat înainte de difuzarea datelor.

Majoritatea statelor membre consideră nivelul de conformitate cu Regulamentul 91/2003 ca fiind satisfăcător. Cea mai mare parte a dificultăților întâlnite sunt legate de obținerea de informații la nivel regional din cauza proastei calități a surselor de date și instrumentelor de agregare, a accesului limitat la date și, în anumite cazuri, a dificultăților în procesarea datelor. Cu toate acestea, în multe țări declarante, se fac eforturi pentru ameliorarea situației, precum stabilirea de contacte regulate cu furnizorii de date pentru a permite completarea datelor transmise sau elaborarea de noi sisteme de procesare a datelor.

2.2.2 Consiliere metodologică

Eurostat a creat un manual de referință privind punerea în aplicare a Regulamentului 91/2003 cu scopul de a consilia statele membre și alte țări declarante în ceea ce privește aplicarea regulamentului. Acest manual de referință este reactualizat anual pentru a include cele mai recente informații, documentații sau orientări relevante pentru colectarea acestor statistici.

De asemenea, Eurostat a stabilit tabelul de corespondență între codurile stațiilor care fac parte din Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) și regiunile NUTS2 în cooperare cu statele membre și UIC.

2.2.3 Difuzarea datelor

În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul 91/2003, Comisia poate difuza toate datele care nu sunt declarate confidențiale de către statele membre. În practică, foarte puține țări au utilizat această clauză, iar marea majoritate a datelor transmise către Eurostat poate fi difuzată. Datele din anexa I (informații privind companiile feroviare) sunt confidențiale conform dispozițiilor regulamentului.

Eurostat pune la dispoziția publicului datele colectate în mod gratuit prin intermediul bazei sale de date de difuzare care este accesibilă pe site-ul internet al Eurostat. Pe acest site există deja 19 tabele care sunt completate cu date provenind din anexele A–E și H. În acest an (2007), numărul tabelor va crește datorită difuzării datelor din anexele F și G.

Eurostat difuzează, de asemenea, informații prin intermediul unor publicații specifice, precum colecția *Statistics in Focus* (Statistici pe scurt) sau comunicatele de presă care atrag atenția mass-mediei și publicului larg asupra acestor date.

Pe baza datelor furnizate în temeiul regulamentului, a fost posibilă publicarea a trei numere din *Statistics in Focus* privind datele din 2005:

- *Accidentele feroviare în Uniunea Europeană în 2004-2005;*
- *Transportul feroviar de marfă în 2005;*
- *Transportul feroviar de călători în 2004-2005.*

Tabelul 2 conține câteva cifre esențiale privind transportul feroviar european colectate în conformitate cu acest regulament.

Tabelul 2: Transportul total¹² de călători și de marfă pe calea ferată și numărul de persoane ucise în accidente feroviare în funcție de țară în 2005

	Transportul de călători (milioane de călător-km)	Comparat cu 2004 (%)	Transportul de marfă (milioane de tren-km)	Comparat cu 2004 (%)	Numărul de persoane ucise în accidente feroviare ¹³
Belgia	8305	-4.3	14866	5.7 ¹⁴	24
Republica Cehă	6667	1.3	1976	-14.9	249
Danemarca	5957	0.7	95421	3.8	23
Germania	78244	7.4	10639	1.4	157
Estonia	248	28.6	613	3.6	21
Grecia	1854	11.1	11635	-2.0	26
Spania	21153	4.1	40701	-9.8	65
Franța	76886	3.4	303	-24.1	79
Irlanda	1781	12.6	22761	2.6	0
Italia	50088	1.7	-	-	99
Cipru	-	-	-	-	-
Letonia	894	10.3	19779	6.2	5
Lituania	280	-1.0	12457	7.0	33
Luxemburg	267	5.8	392	-33.9	0
Ungaria	9851	-3.1	9090	3.9	91
Malta	-	-	-	-	-
Țările de Jos	14036	-0.4	5025	-3.8	25
Austria	9236	5.0	18957	1.1	44
Polonia	17882	-3.0	49972	-4.5	291
Portugalia	3809	1.5	2422	6.1	99
Slovenia	716	3.0	3245	3.0	5
Slovacia	2182	-2.0	9463	-2.5	7
Finlanda	3478	3.8	9706	-4.0	22
Suedia	8910	3.2	21675	3.9	21
Regatul Unit	44415	2.5	22322	-1.0	74
Uniunea Europeană 25	:	:	:	:	1464
Bulgaria	:	:	:	:	:
Croația	1227	5.0	2835	13.7	35
Macedonia	:	:	:	:	:
Islanda	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0.0	17	-17.3	0
Norvegia	2709	3.4	3149	10.7	4
România	7960	-7.6	16582	-2.6	36
Elveția ¹⁵	:	:	:	:	:

¹² Raportare simplificată și detaliată, toate tipurile de transport (internațional, național, tranzit numai pentru transportul de marfă).

¹³ Anumite date pot include sinucideri.

¹⁴ Date confidențiale în temeiul clauzei de confidențialitate aplicabile raportării simplificate (întreprinderi mici); cifra corespunzătoare întreprinderilor mari (raportare detaliată) a fost de 8130 milioane de tren-km în 2005.

Turcia	5036	-3.8	9077	-2.7	154
--------	------	------	------	------	-----

3 CONCLUZII

Experiența câștigată și rezultatele obținute privind punerea în aplicare a Regulamentului 91/2003 pot fi apreciate, în general, drept foarte pozitive. Adoptarea regulamentului, lucrările și resursele dedicate în scopul stabilirii condițiilor legale, atât la nivel național cât și la nivelul Eurostat, au permis producerea rapidă de rezultate comparabile și fiabile. Această constatare este relevantă în mod special în cazul celor zece state membre care au aderat la UE în 2004.

Țările în care s-a dezvoltat o piață feroviară (în care există numeroși operatori feroviari) s-au confruntat cu mai multe probleme legate de colectarea datelor referitoare la transportul feroviar.

Furnizarea de date în următorii doi ani s-a ameliorat, deși există încă probleme, în special în ceea ce privește periodicitatea și exhaustivitatea seturilor de date.

Datorită unui proces de învățare continuă (în cursul celor trei ani precedenți), toate datele trimestriale referitoare la 2006 erau deja disponibile în mai 2007 (toate statele membre au respectat termenul pentru datele trimestriale).

Anumite țări au înregistrat progrese importante în ceea ce privește ridicarea restricțiilor de confidențialitate pentru anumite tabele. La început, șapte state au declarat anumite tabele ca fiind confidențiale, însă datorită contactelor dintre INS și întreprinderile feroviare, datele au putut deveni publice. În prezent, numai trei țări (AT¹⁶, BE¹⁷ și BG¹⁸) au aplicat restricții în privința datelor. Procedura de divulgare a datelor este încă în curs în aceste țări. Prin urmare, încă nu sunt disponibile valorile agregate UE (pentru anumite variabile). Acest fapt constituie un obstacol major pentru monitorizarea pieței feroviare la nivel european și, prin urmare, afectează utilitatea seturilor de date.

Majoritatea problemelor asociate cu interpretarea regulamentului, colectarea, compilarea, transmisia și validarea datelor au fost adresate și soluționate în mod corespunzător. Punerea în aplicare a acestui regulament a dus la creșterea disponibilității informațiilor referitoare la acest sector, precum și la îmbunătățirea calității și a promptitudinii datelor. În ceea ce privește utilizarea datelor, rezultatele obținute au o aplicare imediată în elaborarea politicilor, în special pentru dezvoltarea, punerea în aplicare și monitorizarea politicilor din sectorul transportului feroviar la nivel național și la nivelul UE. Difuzarea datelor prin diverse mijloace publice a contribuit la vizibilitatea întregului proces și a adus cetățenilor beneficii pentru resursele investite în acest scop.

¹⁵ Elveția furnizează informații feroviare începând cu 2006 ca an de referință (conform Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind cooperarea în domeniul statisticilor, JO L 90 din 28 martie 2006, pp.1-21).

¹⁶ Tabelele A3, F1 și F3 sunt confidențiale. Tabelele C1, C2, C3, C4, E2, F3 și F4 fac obiectul procedurii de divulgare.

¹⁷ Tabelul B1 pentru 2004 și 2005 este confidențial.

¹⁸ Pentru tabelele E1 și E2, procedura de divulgare este în curs.

3.1 EVOLUȚII PE TERMEN SCURT

Pe termen scurt, eforturile trebuie să se concentreze asupra următoarelor aspecte:

- finalizarea introducerii definițiilor armonizate, pentru o mai bună comparabilitate a datelor din diverse țări și a diverselor moduri de transport;
- integrarea și armonizarea anumitor date privind accidentele feroviare (care în prezent sunt colectate separat de AFE și Eurostat) pentru a evita, în viitor, efectuarea aceleiași activități de două ori și publicarea unor cifre diferite;
- continuarea îmbunătățirii calității datelor pentru anumite elemente și a respectării termenelor. Anumite țări declarante trebuie să facă eforturi suplimentare pentru a furniza date fiabile și comparabile și a respecta mai bine termenele de furnizare a datelor;
- difuzarea de date privind fluxurile de trafic în rețeaua feroviară și de date regionale;
- Extinderea Uniunii Europene cu România și Bulgaria. Eurostat va urmări cu deosebită atenție respectarea de către cele două noi state membre a legislației comunitare privind statisticile din domeniul transportului feroviar;
- ridicarea tuturor restricțiilor de confidențialitate pentru a permite difuzarea la timp a valorilor agregate UE.

3.2 EVOLUȚII PE TERMEN LUNG

Colectarea unor noi variabile poate fi prevăzută și va fi discutată pe baza necesităților exprimate de utilizatorii de date (de exemplu, numărul de tren-kilometri realizați defalcați pe motorină și electricitate poate fi util pentru calcularea impactului asupra mediului). De asemenea, se poate discuta posibilitatea de a colecta date referitoare la trenurile de pasageri de mare viteză (număr de pasageri, pasageri-kilometri și tren-kilometri).

Cu toate acestea, țările declarante au exprimat în mod clar problemele aferente colectării unor informații suplimentare și nevoia de a justifica corespunzător orice sarcină suplimentară asociată cu colectarea statisticilor în general și a celor din domeniul transportului feroviar în special.

Pot fi prevăzute cel puțin încă două evoluții care nu sunt asociate cu solicitările de noi date:

- o ușoară reducere a perioadei de transmisie a datelor, până la cinci luni după încheierea perioadei de observație, pentru datele anuale privind călătoriile pe calea ferată, după modelul colectării de date statistice privind alte moduri de transport;
- Extinderea ariei de acoperire geografică, datorată fie viitoarelor extinderi ale UE, fie implicării voluntare a țărilor terțe prin intermediul acordurilor de cooperare.