

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.12.2007  
COM(2007) 832 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE  
RAAD**

**over de ervaringen met de toepassing van Verordening (EG) nr. 91/2003 van het  
Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van  
het spoorvervoer**

## INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING.....	3
1 INLEIDING.....	3
1.1 ACHTERGROND EN DOELSTELLINGEN.....	3
1.2 BELEIDSCONTEXT .....	3
1.3 UITVOERINGSBEPALINGEN .....	4
1.4 LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN .....	6
2 UITVOERING VAN DE VERORDENING.....	7
2.1 PROBLEMEN DIE ZICH HEBBEN VOORGEDAAN .....	7
2.1.1 Naleving van wettelijke verplichtingen .....	7
2.1.2 Lasten voor de rapporterende landen in verband met de uitvoering en regelmatige gegevensverstrekking.....	9
2.1.3 Procedure voor de verzameling, samenstelling en validatie van gegevens .....	9
2.1.4 Methodologische aspecten.....	10
2.2 RESULTATEN.....	10
2.2.1 Indiening en validatie van gegevens.....	10
2.2.2 Methodologische richtsnoeren.....	11
2.2.3 Gegevensverspreiding.....	11
3 CONCLUSIES.....	14
3.1 ONTWIKKELINGEN OP KORTE TERMIJN.....	15
3.2 ONTWIKKELINGEN OP LANGE TERMIJN .....	15

## SAMENVATTING

Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer<sup>1</sup> bepaalt in artikel 9 dat de Commissie, na over een periode van drie jaar gegevens te hebben verzameld, aan het Europees Parlement en de Raad een verslag moet voorleggen over de ervaringen met de toepassing van die verordening. Met dit verslag wordt aan dit voorschrift voldaan nu de gegevensverzameling voor de eerste drie jaren is afgerond (2003-2005).

Na een algemene beschrijving van de achtergrond, de doelstellingen en de beleidscontext van de verordening worden enkele aspecten van de uitvoering ervan besproken. Het verslag geeft ook informatie over de belangrijkste resultaten. Het laatste deel bevat conclusies en blikt vooruit op mogelijke ontwikkelingen in de toekomst.

Dankzij deze verordening zijn er nu meer gedetailleerde gegevens over het Europese reizigers- en vrachtvervoer per spoor en over spoorwegongevallen beschikbaar en zijn de kwaliteit en de tijdigheid van de gegevens verbeterd. De lidstaten hebben zich ingespannen om aan de eisen van de verordening te voldoen; zij moeten hiermee voortgaan teneinde de tijdigheid en de volledigheid van de gegevensverstrekking te verbeteren.

## 1 INLEIDING

### 1.1 ACHTERGROND EN DOELSTELLINGEN

Verordening nr. 91/2003 was bedoeld om de Commissie, de overige EU-instellingen, de nationale overheden en het grote publiek te voorzien van vergelijkbare, betrouwbare, geharmoniseerde, regelmatige en volledige statistieken over de omvang en de ontwikkeling van het vracht- en reizigersvervoer per spoor in de Europese Unie.

Dit is gerealiseerd door bepaalde essentiële aspecten van de voordien op grond van Richtlijn 80/1177/EEG van de Raad betreffende de statistieken van het spoorvervoer verzamelde gegevens uit te breiden met informatie over reizigersvervoer, verkeersstromen en ongevallen op het spoorweganet, informatie over soorten gevaarlijke goederen, informatie over de soort vervoerseenheid en informatie over het nationale en internationale goederen- en reizigersvervoer op regionaal niveau (NUTS2).

De belangrijkste kenmerken van Verordening nr. 91/2003 zijn dan ook als volgt samen te vatten:

- De gegevensverschaffing moet alle spoorwegen in de Gemeenschap dekken.

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer (PB L 14 van 21.1.2003, blz.1).

- Zowel voor het vracht- als voor het reizigersvervoer per spoor wordt bepaald welke gegevens moeten worden verstrekt. De verzamelde gegevens omvatten jaar- en kwartaalstatistieken over het goederen- en reizigersvervoer.
- De gegevens over herkomst en bestemming moeten zowel voor zowel vracht als reizigers op NUTS2-niveau worden verstrekt.
- De verzamelde informatie omvat statistieken over verkeersstromen op het spoorwegnet voor vracht- en reizigerstreinen.
- De gegevensverstrekking omvat statistieken over spoorwegongevallen.

## 1.2 BELEIDSCONTEXT

Voor de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is een optimale kennis van de omvang en de ontwikkeling van het reizigers- en vrachtvervoer per spoor vereist. Volgens het Witboek "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"<sup>2</sup> is het doel van het gemeenschappelijk vervoersbeleid een efficiënt en doeltreffend vervoerssysteem tot stand te brengen. Aan dit doel is vastgehouden in de tussentijdse evaluatie van het Witboek<sup>3</sup>, hoewel het accent meer is komen te liggen op het verzekeren van duurzame mobiliteit in Europa. In de hernieuwde EU-strategie voor duurzame ontwikkeling<sup>4</sup> wordt duurzaam vervoer als belangrijke doelstelling voor de EU vastgesteld. Daarom worden communautaire spoorvervoerstatistieken gebruikt om het EU-vervoersbeleid en ook ander EU-beleid – zoals de hernieuwde strategie voor duurzame ontwikkeling en de werking van de interne markt – te kunnen formuleren, volgen en evalueren.

Het belang van deze gegevens voor de EU-besluitvorming neemt toe, bijvoorbeeld als gevolg van de aan de Commissie toegekende bevoegdheid in het kader van het tweede en het derde pakket van voorstellen op het gebied van spoorvervoer.

Het tweede pakket bestaat uit drie richtlijnen (over veiligheid, interoperabiliteit en openstelling van markten) en een verordening betreffende het Europees Spoorwegbureau.

Het derde pakket van wettelijke maatregelen omvat twee richtlijnen (een over een verdere openstelling van de markt van internationaal reizigersvervoer per spoor en een over rijbewijzen voor treinbestuurders) en een verordening (over de rechten en plichten van treinreizigers). De gegevens worden ook gebruikt voor de meting van reizigers- en vrachtstromen en de berekening van de verdeling van het vervoer in de EU over de verschillende vervoerswijzen.

---

<sup>2</sup> COM(2001) 370 van 12 september 2001.

<sup>3</sup> COM(2006) 314 van 22 juni 2006: "Keep Europe Moving – sustainable mobility for our continent". "Europa duurzaam in beweging - Duurzame mobiliteit voor ons continent - Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie".

<sup>4</sup> Goedgekeurd door de Europese Raad op 15-16 juni 2006.

Andere voorbeelden van het gebruik van deze gegevens voor beleidsdoeleinden:

- Het Europees Spoorwegbureau is ook geïnteresseerd in het gebruik van deze gegevens voor zijn werkzaamheden, bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren.
- De gegevens kunnen ook worden gebruikt voor het milieubeleid, om vergelijkingen te maken met andere wijzen van vervoer. De behoefte aan gegevens neemt toe nu het beleid om milieuredenen op het stimuleren van het spoorvervoer is gericht. Deze statistieken zijn relevant voor de TERM-rapportage over de integratie van milieuoverwegingen in het vervoerbeleid, die door het Europees Milieuagentschap in samenwerking met deskundigen van de lidstaten en de Europese Commissie is ontwikkeld om de makers van het EU-vervoersbeleid van informatie te voorzien.

### 1.3 UITVOERINGSBEPALINGEN

Verordening nr. 91/2003 verleent de Commissie uitvoeringsbevoegdheden die moeten worden uitgeoefend door middel van de comitéprocedure zoals uiteengezet in de artikelen 10 en 11. Eurostat heeft deze procedure gebruikt om een reeks maatregelen vast te stellen ten aanzien van verschillende aspecten van de uitvoering van de verordening. Dit is gebeurd in de vorm van verordeningen van de Commissie na advies van het Comité statistisch programma.

Tot dusverre zijn er twee uitvoeringsverordeningen vastgesteld:

- Verordening (EG) nr. 1192/2003 van de Commissie van 3 juli 2003<sup>5</sup>, die voornamelijk voorziet in geharmoniseerde definities die moeten worden toegepast door alle landen die gegevens verschaffen, maar waarbij ook de inhoud van de bijlage betreffende ongevallenstatistieken is aangepast.
- Verordening (EG) nr. 332/2007 van de Commissie van 27 maart 2007<sup>6</sup>, over het technische formaat voor de indiening van gegevens (in te dienen gegevensverzamelingen met de bijbehorende structuur en codering).

Op het ogenblik wordt er door de betrokken comités nog een verordening van de Commissie besproken. Deze is gericht op harmonisatie van een aantal definities en wijziging van bijlage H van Verordening nr. 91/2003 om deze in overeenstemming te brengen met bijlage 1 bij Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de spoorwegen.

---

<sup>5</sup> Verordening (EG) nr. 1192/2003 van de Commissie van 3 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistieken van het spoorvervoer, PB L 167 van 4.7.2003, blz. 13.

<sup>6</sup> Verordening (EG) nr. 332/2007 van de Commissie van 27 maart 2007 betreffende de technische regelingen voor de indiening van statistieken over het spoorvervoer, PB L 88 van 19.3.2007, blz. 16.

## 1.4 LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN

Verordening nr. 91/2003 is in al haar onderdelen rechtstreeks in alle lidstaten toepasselijk en hoeft niet in nationale wetgeving te worden omgezet. Niettemin is gekozen voor een geleidelijke invoering van de bijlagen bij de verordening (voor bepaalde spoorwegmaatschappijen, gegevensverzamelingen en variabelen) volgens bepaalde voorschriften en voor een maximumperiode van drie jaar (tot en met 2005).

Roemenië en Bulgarije hebben zich bereid verklaard volledig te voldoen aan de EU-wetgeving op dit gebied, te beginnen met referentiejaar 2006 voor de indiening van gegevens. Roemenië heeft vrijwel alle gegevens over 2005 ingediend volgens de voorschriften van de verordening.

Wat de kandidaat-lidstaten betreft, verstrekken Kroatië en Turkije enige gegevens, terwijl de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië nog geen informatie heeft ingediend.

In 2003 is Verordening nr. 91/2003 bij besluit van het Gemengd Comité van de EER<sup>7</sup> formeel opgenomen in bijlage XXI (Statistiek) bij de EER-Overeenkomst. Op grond van dit besluit moet Noorwegen de door deze verordening vereiste gegevens indienen. De verordening bevat een voorziening voor vereenvoudigde rapportage, die wordt toegepast voor de gegevens van Liechtenstein<sup>8</sup>.

Op grond van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat over samenwerking op statistiekgebied<sup>9</sup> dient ook Zwitserland gegevens op basis van de beginselen van de verordening in. Zwitserland verzamelt de op grond van deze verordening verlangde gegevens uiterlijk vanaf begin 2006<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Besluit van het Gemengd Comité van de EER nr. 12/2004 van 6 februari 2004 tot wijziging van bijlage XXI (Statistiek) bij de EER-Overeenkomst, PB L 116 van 22.4.2004, blz. 63.

<sup>8</sup> De gegevens over Liechtenstein worden verschaft door Oostenrijk, aangezien op het Liechtensteins grondgebied slechts één (Oostenrijkse) spoorwegonderneming actief is.

<sup>9</sup> Ondertekend op 26 oktober 2004 en goedgekeurd bij Besluit 2006/233/EG van de Raad van 27 februari 2006 betreffende de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat over samenwerking op het gebied van statistiek, PB L 90 van 28.3.2006, blz. 1-21.

<sup>10</sup> Bijlage A, Vervoers- en toerismestatistiek van bovengenoemde overeenkomst.

## **2 UITVOERING VAN DE VERORDENING**

### **2.1 PROBLEMEN DIE ZICH HEBBEN VOORGEDAAN**

#### **2.1.1 Naleving van wettelijke verplichtingen**

De naleving van de in de verordening vervatte verplichting en in verband met de indiening van gegevens is tijdens de relevante periode verbeterd. Deze ontwikkeling is vooral het gevolg van het feit dat de bepalingen in de bijlagen geleidelijk zijn ingevoerd, en wel als volgt:

- gegevens over 2003 – de eerste keer dat de tabellen A1, A2, A3 en bijlage I vereist zijn;
- gegevens over 2004 – de eerste keer dat de tabellen A4, A5, A6, A7, A8 en A9, en de bijlagen B, C, D, E en H vereist zijn;
- gegevens over 2005 – de eerste keer dat de bijlagen F en G vereist zijn.

Tabel 1 geeft een overzicht van de stand van de gegevensverschaffing voor het referentiejaar 2005 naar gegevensverzameling en frequentie. Op grond van Verordening nr. 91/2003:

- moeten de gegevensverzamelingen van bijlage E (statistieken over het goederen- en reizigersvervoer) ieder kwartaal worden ingediend;
- moeten de gegevensverzamelingen van de bijlagen A, B, C, D (statistieken over het goederen- en reizigersvervoer) en H (statistieken over ongevallen) jaarlijks worden ingediend;
- moeten de gegevensverzamelingen van de bijlagen F (regionale statistieken over het goederen- en reizigersvervoer) en G (statistieken over verkeersstromen op het spoorwegnet) elke vijf jaar worden ingediend (met ingang van het referentiejaar 2005).



**Tabel 1: Naleving van de verordening qua tijdigheid en volledigheid in 2005  
(referentiejaar)**

Bijlage	Driemaan- delijkse gegevens- indiening	Jaarlijkse gegevensindiening						Vijfjaarlijkse gegevensindiening (m.i.v. 2005)	
	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Maanden voor gegevens- indiening	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
België									
Tsjechië			–	T		K		T	
Denemarken	T	T	T	O	T	T	T		
Duitsland	T	T	–	T	–	T	T	T, O	
Estland							K		
Griekenland			–					T	
Spanje	T			O				O	O
Frankrijk		O		O				T, O	T
Ierland		O					T	T	
Italië			T						
Cyprus	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Letland			–		–			O	
Litouwen	T								
Luxemburg			–	T	–		T	T	T
Hongarije									T
Malta	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Nederland		O	O		K		K, T		O
Oostenrijk								T	T
Polen		T							
Portugal	T					T	O	O	O
Slovenië			–		–				
Slowakije			–		–	T	T, K	T	
Finland							K		
Zweden		T	–	T			K	O	
Verenigd Koninkrijk		T		T		T	K, T	O	O
Bulgarije	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kroatië	T		–		–			–	–
VJRM	–	–	–	–	–	–	–	–	–
IJsland	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Liechtenstein	–	–		–			T	–	T
Noorwegen				O			T	O	
Roemenië								–	–
Zwitserland	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turkije							O		–

\* Tijdigheid van de indiening van de gegevens over het vierde kwartaal van 2005 inbegrepen.

**Legenda:**

	Naleving van de voorschriften van de verordening:
T	problemen met de tijdigheid
O	enkele tabellen ontbreken
K	kwaliteitsproblemen, onvolledige gegevens
–	niet van toepassing.

Bij de indiening van de gegevens over 2003 hadden enkele rapporterende landen problemen met bepaalde gegevensverzamelingen (vooral statistieken over ongevallen enz.) of bepaalde elementen (treinbewegingen enz.). De gegevensverstrekking is in de volgende twee jaren verbeterd, hoewel er nog steeds problemen zijn, vooral wat de frequentie en de volledigheid van de gegevensverzamelingen betreft.

### 2.1.2 Lasten voor de rapporterende landen in verband met de uitvoering en regelmatige gegevensverstrekking

In de meeste rapporterende landen was het voor de naleving van de verordening voldoende dat de bestaande gegevens werden geëxploiteerd. Er werden dan ook geen specifieke maatregelen genomen, aangezien de bestaande procedures toereikend waren om aan de voorschriften te voldoen. Toch waren in sommige landen uitbreidingen van de gegevensverzameling en extra samenstellingsprocedures nodig. De verordening voorzag niet in financiële ondersteuning om de kosten van de uitvoering ervan te dekken.

De met de regelmatige gegevensverstrekking verbonden werklast wordt door de meeste rapporterende landen aanvaardbaar genoemd. De belasting is in sommige landen echter aanzienlijk, vooral voor de spoorwegondernemingen die de oorspronkelijke gegevens moeten verschaffen en voor de bevoegde nationale autoriteiten van landen waar de liberaliseringsvoorschriften van de EU worden toegepast en waar daarom veel nieuwe spoorwegondernemingen actief zijn.

Wat de kosten betreft, leverde een voorstudie die in 2006 in opdracht van de Werkgroep voor programmering en coördinatie van het Europees Statistisch Systeem werd verricht, een zeer heterogeen resultaat op; de gemiddelde jaarkosten voor de productie van spoorvervoerstatistieken lopen sterk uiteen, zelfs tussen landen met een vergelijkbare grootte en marktstructuur. Op zeer weinig uitzonderingen na bevestigden de lidstaten dat de in de kosten-batenanalyse<sup>11</sup> genoemde cijfers de werkelijke totale jaarkosten voor de productie van spoorvervoerstatistieken op grond van Verordening nr. 91/2003 weergeven.

### 2.1.3 Procedure voor de verzameling, samenstelling en validatie van gegevens

De procedure voor de verzameling en samenstelling van gegevens in de rapporterende landen verloopt volgens de traditionele informatiestroom van beneden naar boven. Doorgaans begint deze stroom bij de spoorwegonderneming die de informatie indient bij de bevoegde nationale autoriteit, die op haar beurt de nationale gegevens samenstelt, valideert en bij Eurostat indient.

---

<sup>11</sup> Het verslag is ingediend en met de lidstaten besproken in de Werkgroep voor programmering en coördinatie van het Europees Statistisch Systeem op 19 juni 2006 (punt 2.1 op de agenda: *Review of priorities – results from cost-benefit pilot studies*).

In sommige gevallen gebruiken de bevoegde nationale autoriteiten andere bronnen, zoals het ministerie van vervoer, infrastructuurbeheerders of nationale veiligheidsautoriteiten, vooral voor statistieken over verkeersstromen op het spoorwagennet en voor ongevallenstatistieken.

Alle bevoegde nationale autoriteiten valideren de informatie voordat zij deze aan Eurostat sturen; zij gebruiken hierbij door henzelf ontwikkelde controleprocedures en/of een door Eurostat geleverd computerprogramma voor prevalidatie. De validatievoorschriften betreffen veel aspecten van de procedure, zoals gegevensformaat, codering, interne consistentie van elke gegevensverzameling, consistentie tussen gegevensverzamelingen en variabelen enz.. Wanneer fouten worden opgespoord, worden zij handmatig gecorrigeerd voordat de gegevens bij Eurostat worden ingediend.

#### 2.1.4 Methodologische aspecten

De methodologische bepalingen van uitvoeringsverordening 91/2003 hebben een gemeenschappelijk kader geschapen voor een geharmoniseerde gegevensverzameling en de productie van vergelijkbare resultaten. Tijdens de betrokken periode zijn de volgende belangrijke methodologische kwesties opgeworpen:

- de vraag of transitreizigers moeten worden meegeteld;
- methodologische problemen bij de vaststelling van de concordantietabel voor de UIC-stationscodes en de NUTS2-gebieden en één gemeenschappelijk conversie-instrument voor NST/R-NST2000 (CPA, GN) ten behoeve van het openbaar vervoer;
- behoefte aan harmonisatie van de definities van enerzijds Richtlijn 2004/49 inzake de veiligheid op de spoorwegen en anderzijds de spoorvervoerverordeningen (alsmede veranderingen in het assortiment van verzamelde gegevens) om de kwaliteit van spoorwegongevallenstatistieken te verbeteren;
- methodologische hulp voor bijlage G – Statistieken over verkeersstromen op het spoornetwerk;
- gebrek aan overeenstemming tussen bijlage I en de in te dienen gegevens.

## 2.2 RESULTATEN

### 2.2.1 Indiening en validatie van gegevens

Elke bijlage bij Verordening nr. 91/2003 noemt specifieke termijnen voor de indiening van gegevens door de rapporterende landen. Tijdens de betrokken periode is de naleving van deze termijnen verbeterd.

Wat de technische regelingen voor de indiening van gegevens betreft, is er een hoog niveau van standaardisering bereikt. De gegevens worden elektronisch bij Eurostat ingediend met inachtneming van de vereiste structuur van de gegevensbestanden en het recordformaat. Dit maakt een snelle integratie van de informatie in de

productiedatabank van Eurostat en een snelle opsporing van fundamentele fouten en onbekende codes mogelijk.

Zodra de gegevens in de Eurostatdatabank zijn opgeslagen, worden er gedetailleerde validatieprocedures toegepast om de kwaliteit van de toegezonden gegevens te garanderen. De validatie heeft betrekking op de interne consistentie van de gegevensverzamelingen, de consistentie in de tijd, de coherentie tussen de gegevensverzamelingen en een vergelijking van de resultaten voor het verkeer tussen twee rapporterende landen.

De kwaliteit van de gegevens over het goederenvervoer (die op vervoersdocumenten zijn gebaseerd) is goed te noemen. Dit kwaliteitsniveau is voor de gegevens over reizigers niet haalbaar, doordat elke lidstaat andere gegevensverzamelingsmethoden toepast. De ongevallenstatistieken worden in sommige gevallen "vervuild" doordat gevallen van zelfmoord en pogingen tot zelfmoord worden meegeteld. Sommige gedeelten van de ongevallengegevens zijn nog niet aangepast aan de gemeenschappelijke definities (waarschijnlijk als gevolg van de door Verordening nr. 91/2003 toegestane overgangperiode van vijf jaar); bovengenoemde geharmoniseerde definities zullen de gegevenskwaliteit verbeteren. Deze constatering is gebaseerd op de invoering van een degelijk gemeenschappelijk methodologisch kader, op de inspanningen in de samenstellings- en validatieprocedures op nationaal niveau en op de vervolgens bij Eurostat uitgevoerde kwaliteitscontroles voordat de gegevens worden verspreid.

De meeste lidstaten zijn van oordeel dat Verordening nr. 91/2003 goed wordt nageleefd. De meeste problemen doen zich voor bij de informatieverschaffing op regionaal niveau als gevolg van gebrekkige gegevensbronnen en aggregatie-instrumenten, beperkte toegang tot de gegevens en – in sommige gevallen – problemen bij de gegevensverwerking. In veel rapporterende landen wordt echter gewerkt aan verbetering van de situatie, zoals regelmatige contacten met gegevensverstrekkers om de verstrekte gegevens aan te vullen, of de ontwikkeling van nieuwe gegevensverwerkingsystemen.

### 2.2.2 Methodologische richtsnoeren

Eurostat heeft voor de lidstaten en de andere rapporterende landen de *Reference Manual for the implementation of the Regulation 91/2003* opgesteld met richtsnoeren voor de uitvoering van de verordening. Deze referentiehandleiding wordt regelmatig bijgewerkt en bevat de meest recente informatie, documentatie of richtsnoeren die voor de verzameling van deze statistieken van belang zijn.

Bovendien heeft Eurostat in samenwerking met de lidstaten en de Internationale Spoorwegunie (UIC) de concordantietabel voor de UIC-stationscodes en de NUTS-2-gebieden opgesteld.

### 2.2.3 Gegevensverspreiding

Op grond van artikel 7 van Verordening nr. 91/2003 mag de Commissie alle gegevens verspreiden die door de lidstaten niet vertrouwelijk zijn verklaard. In de praktijk hebben zeer weinig landen gebruikgemaakt van deze bepaling en mag veruit het grootste deel van de bij Eurostat ingediende gegevens worden verspreid. De

gegevens van bijlage I (informatie over spoorwegondernemingen) zijn op grond van de verordening vertrouwelijk.

Eurostat verspreidt de verzamelde gegevens via zijn verspreidingsdatabank die vrij toegankelijk is op de Eurostat-website. Er zijn al 19 tabellen die worden ingevuld met de gegevens uit de bijlagen A-E en H. Dit jaar (2007) wordt het aantal tabellen verder uitgebreid omdat ook de gegevens uit de bijlagen F en G worden verspreid.

Eurostat verspreidt ook informatie via specifieke publicaties, zoals de reeks *Statistics in Focus*, persberichten waarin de aandacht van de media en het grote publiek op de gegevens wordt gevestigd.

Op basis van de gegevens die zijn ingediend overeenkomstig de bepalingen van de verordening konden voor de gegevens van 2005 drie *Statistics in Focus* worden gepubliceerd:

- spoorwegongevallen in de Europese Unie in 2004-2005;
- goederenvervoer per spoor in 2005;
- reizigersvervoer per spoor in 2004-2005.

Tabel 2 bevat kerngegevens over het Europees spoorvervoer die op basis van deze verordening zijn verzameld.

**Tabel 2: Totaal<sup>12</sup> reizigers- en vrachtovervoer per spoor en aantal doden bij spoorwongevallen per land in 2005**

	Reizigers- vervoer (miljoen rkm)	Tendens t.o.v. 2004 (%)	Goederen- vervoer (miljoen tkm)	Tendens t.o.v. 2004 (%)	Aantal doden bij spoorweg- ongevallen <sup>13</sup>
België	8305	-4,3	14866	5,7 <sup>14</sup>	24
Tsjechië	6667	1,3	14866	-1,5	249
Denemarken	5957	0,7	1976	-14,9	23
Duitsland	78244	7,4	95421	3,8	157
Estland	248	28,6	10639	1,4	21
Griekenland	1854	11,1	613	3,6	26
Spanje	21153	4,1	11635	-2,0	65
Frankrijk	76886	3,4	40701	-9,8	79
Ierland	1781	12,6	303	-24,1	0
Italië	50088	1,7	22761	2,6	99
Cyprus	-	-	-	-	-
Letland	894	10,3	19779	6,2	5
Litouwen	280	-1,0	12457	7,0	33
Luxemburg	267	5,8	392	-33,9	0
Hongarije	9851	-3,1	9090	3,9	91
Malta	-	-	-	-	-
Nederland	14036	-0,4	5025	-3,8	25
Oostenrijk	9236	5,0	18957	1,1	44
Polen	17882	-3,0	49972	-4,5	291
Portugal	3809	1,5	2422	6,1	99
Slovenië	716	3,0	3245	3,0	5
Slowakije	2182	-2,0	9463	-2,5	7
Finland	3478	3,8	9706	-4,0	22
Zweden	8910	3,2	21675	3,9	21
Verenigd Koninkrijk	44415	2,5	22322	-1,0	74
<b>Europese Unie 25</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>1464</b>
Bulgarije	:	:	:	:	:
Kroatië	1227	5,0	2835	13,7	35
VJRM	:	:	:	:	:
IJsland	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0,0	17	-17,3	0
Noorwegen	2709	3,4	3149	10,7	4
Roemenië	7960	-7,6	16582	-2,6	36
Zwitserland <sup>15</sup>	:	:	:	:	:
Turkije	5036	-3,8	9077	-2,7	154

<sup>12</sup> Vereenvoudigde en gedetailleerde rapportage, alle soorten vervoer (internationaal, nationaal, transitverkeer uitsluitend voor vrachtovervoer).

<sup>13</sup> Bij sommige gegevens kunnen zelfmoordgevallen zijn inbegrepen.

<sup>14</sup> Gegevens vertrouwelijk i.v.m. vertrouwelijkheidsclausule bij de vereenvoudigde rapportage (kleine ondernemingen); het cijfer voor grote ondernemingen (gedetailleerde rapportage) bedroeg 8130 miljoen tkm in 2005

<sup>15</sup> Zwitserland verschaft de spoorvervoergegevens met ingang van het referentiejaar 2006 (volgens de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat over samenwerking op het gebied van statistiek, PB L 90 van 28.3.2006, blz. 1).

### 3 CONCLUSIES

De ervaringen met en de resultaten van de uitvoering van Verordening nr. 91/2003 zijn in hun geheel zeer positief te noemen. De vaststelling van de verordening, de verrichte werkzaamheden en de gebruikte bronnen, op nationaal en op Eurostat-niveau, om aan de wettelijke vereisten te voldoen, hebben een snelle productie van vergelijkbare en betrouwbare resultaten mogelijk gemaakt. Dit geldt met name voor de tien in 2004 tot de EU toegetreden lidstaten.

Meer problemen bij de verzameling van spoorweggegevens deden zich voor in de landen met een ontwikkelde spoorwegmarkt (met veel spoorwegondernemingen).

De gegevensverstrekking is in de volgende twee jaren verbeterd, hoewel er nog problemen overblijven, vooral wat de frequentie en de volledigheid van de gegevensverzamelingen betreft.

Dank zij het voortdurende leerproces (gedurende de drie voorafgaande jaren) waren alle kwartaalgegevens voor 2006 reeds in mei 2007 beschikbaar (alle lidstaten leefden de termijn voor de kwartaalgegevens na).

Sommige landen hebben veel vooruitgang geboekt met het wegnemen van de beperkingen in verband met de vertrouwelijkheid van bepaalde tabellen. In het begin merkten zeven landen bepaalde tabellen als vertrouwelijk aan, maar door de contacten van de nationale bureaus voor de statistiek met de spoorwegondernemingen konden de gegevens openbaar worden. Op dit ogenblik verbinden slechts drie landen (AT<sup>16</sup>, BE<sup>17</sup> en BG<sup>18</sup>) beperkingen aan de gegevens. In deze landen loopt nog een openbaarmakingsprocedure. Daarom zijn de EU-aggregaten voor sommige variabelen nog niet beschikbaar, wat het volgen van de spoorvervoersmarkt op Europees niveau ernstig bemoeilijkt en de gegevensreeksen minder bruikbaar maakt.

De meeste problemen met de uitlegging van de verordening en de verzameling, samenstelling, indiening en validatie van de gegevens konden doeltreffend worden opgelost. Dankzij de uitvoering van deze verordening is er meer gedetailleerde informatie over de sector beschikbaar en zijn de kwaliteit en de tijdigheid van de gegevens verbeterd. Wat het gebruik van de gegevens betreft, kan worden opgemerkt dat de verkregen resultaten onmiddellijk voor beleidsvorming zijn gebruikt en vooral voor de ontwikkeling, de uitvoering en het volgen van beleid voor de spoorvervoerssector op nationaal en EU-niveau. Door de gegevensverspreiding via verschillende overheidsmiddelen is het hele proces zichtbaarder geworden en ontvangt de burger een tegenprestatie voor de gedane investeringen.

#### 3.1 ONTWIKKELINGEN OP KORTE TERMIJN

Op korte termijn moet vooral aandacht worden besteed aan de volgende kwesties:

---

<sup>16</sup> De tabellen A3, F1 en F2 zijn vertrouwelijk. De tabellen C1, C2 C3, C4 E2, F3 en F4 zijn voorwerp van een openbaarmakingsprocedure.

<sup>17</sup> Tabel B1 voor de jaren 2004 en 2005 is vertrouwelijk.

<sup>18</sup> De tabellen E1 en E2 zijn voorwerp van een openbaarmakingsprocedure.

- De invoering van geharmoniseerde definities voor een betere vergelijkbaarheid van de gegevens van verschillende landen en over verschillende vervoerswijzen moet worden afgerond.
- Bepaalde gegevens over spoorwegongevallen (die nu afzonderlijk door ERA en Eurostat worden verzameld) moeten worden geïntegreerd en geharmoniseerd om dubbel werk en de publicatie van verschillende cijfers in de toekomst te vermijden.
- Verdere verbetering van de gegevenskwaliteit voor bepaalde elementen en van de tijdigheid is noodzakelijk. Sommige rapporterende landen moeten extra inspanningen leveren om betrouwbare en vergelijkbare gegevens te verschaffen en om de tijdigheid van de gegevensverschaffing te verbeteren.
- Verspreiding van gegevens over verkeersstromen over het spoorwegnet en regionale gegevens.
- Uitbreiding van de EU met Bulgarije en Roemenië. Eurostat zal er met name op toezien dat deze twee lidstaten aan de EU-wetgeving betreffende spoorvervoerstatistiek voldoen.
- Volledige opheffing van de beperkingen in verband met vertrouwelijkheid om een tijdige verspreiding van EU-aggregaten mogelijk te maken.

### **3.2 ONTWIKKELINGEN OP LANGE TERMIJN**

De verzameling van nieuwe variabelen is mogelijk en zal worden besproken op basis van de door de gegevensgebruikers gemelde behoeften (bv. de afgelegde treinkilometers verdeeld in diesel en elektriciteit kunnen nuttig zijn voor de berekening van de gevolgen voor het milieu). Ook de mogelijkheid om gegevens over hogesnelheidstreinen voor reizigers te verzamelen (aantal reizigers, reizigerkilometers en treinkilometers), kan worden besproken.

De rapporterende landen hebben echter duidelijk aangegeven dat het verzamelen van meer informatie op het ogenblik problematisch is en dat iedere bijkomende last in verband met de verzameling van statistiek in het algemeen en van spoorvervoerstatistiek in het bijzonder deugdelijk moet worden gemotiveerd.

Ten minste twee toekomstige ontwikkelingen die geen verband houden met nieuwe gegevensvereisten kunnen worden overwogen:

- De periode voor de indiening van de jaargegevens over treinreizigers kan worden verkort tot vijf maanden na afloop van de waarnemingsperiode, zoals ook geldt voor de verzameling van statistische gegevens over andere vervoerswijzen.
- De geografische dekking kan worden vergroot door toekomstige uitbreidingen van de EU of door de vrijwillige medewerking van derde landen via samenwerkingsovereenkomsten.