

Anna BIAŁAS-MOTYL

Kluczowe aspekty metodologiczne statystyki transportu kolejowego w Unii Europejskiej

Wejście Polski do struktur europejskich spowodowało konieczność dostosowania się do wymogów statystyki obowiązującej w Unii Europejskiej (UE). W zakresie statystyki transportu kolejowego podstawowym aktem prawnym jest rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego¹. Zbieranie danych dotyczących kolejowego transportu towarów i pasażerów ma na celu monitorowanie i rozwijanie przez Komisję Europejską wspólnej polityki transportowej oraz elementów polityki dotyczących transportu w regionach i sieciach transeuropejskich. Dodatkowo, w celu przygotowywania i monitorowania działań Wspólnoty w dziedzinie bezpieczeństwa transportu, wymagane są, postanowieniami tego rozporządzenia, informacje o wypadkach kolejowych i ich ofiarach.

Zgodnie z wymogami rozporządzenia, każdy kraj należący do UE (w którym odbywają się przewozy transportem kolejowym²) zobowiązany jest przekazywać do Eurostatu dane dotyczące przewozu towarów i pasażerów, wypadków kolejowych oraz ruchu na szlakach kolejowych. Informacje te zbierane są od wszystkich przedsiębiorstw kolejowych³ (przewoźników) prowadzących działalność na terytorium danego państwa. Obowiązkiem sprawozdawczym objęto również kraje EFTA (Norwegia, Szwajcaria i Liechtenstein) oraz kraje kandydujące do UE.

¹ Dz. Urz. WE L 014 z 21.01.2003 r. Rozporządzenie to zastąpiło dyrektywę Rady 80/1177/EWG z 4.12.1980 r. w sprawie sprawozdań statystycznych dotyczących kolejowego transportu rzeczy w ramach statystyki regionalnej, Dz. U. L 350 z 23.12.1980 r.

² Cypr i Malta nie mają infrastruktury kolejowej.

³ Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 91/2003, przedsiębiorstwo kolejowe oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo świadczące usługi transportu towarów i/lub pasażerów kolejją.

Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 91/2003, każde państwo wyznacza organizację publiczną lub prywatną, która jest odpowiedzialna za gromadzenie wymaganych danych. Można je zbierać na podstawie dowolnej kombinacji kilku źródeł, takich jak: badania obowiązkowe, dane administracyjne, w tym dane zgromadzone przez organy regulacyjne, procedury estymacji statystycznej, dane dostarczane przez profesjonalne organizacje przemysłu kolejowego oraz badania doraźne. Ważna jest jednak koordynacja wykorzystywanych źródeł danych i zagwarantowanie jak najwyższej ich jakości⁴.

Europejska statystyka transportu kolejowego opiera się na zestawach danych zgrupowanych w 9 aneksach (A—I):

- A i B — roczna statystyka transportu towarów (szczegółowa lub uproszczona)⁵;
- C i D — roczna statystyka transportu pasażerów (szczegółowa lub uproszczona);
- E — kwartalna statystyka transportu towarów i pasażerów;
- F — regionalna statystyka transportu towarów i pasażerów (dane roczne zbierane co pięć lat);
- G — statystyka dotycząca ruchu w sieci kolejowej (dane roczne zbierane co pięć lat);
- H — statystyka wypadków (dane roczne);
- I — lista przedsiębiorstw kolejowych (deklaracja na dany rok sprawozdawczy).

Dane statystyczne przekazywane są do Eurostatu, który jest organem upoważnionym do ich rozpowszechniania. W uzasadnionych przypadkach kraje mają prawo utajnić niektóre dane zawarte w zestawach danych. Utajnienie to musi być uzasadnione tajemnicą statystyczną, np. możliwością rozpoznania konkretnego przewoźnika⁶. Dotyczy to najczęściej sytuacji, kiedy w danym kraju działa niewielu lub zdecydowanie dominuje jeden przewoźnik. Utajnienie danych przez kraj nie zwalnia go jednak z obowiązku ich przekazania do Eurostatu⁷.

⁴ Art. 5 pkt. 1 i 3 rozporządzenia 91/2003.

⁵ Rozporządzenie 91/2003 wprowadziło zasadę przekazywania do urzędów statystycznych przez mniejszych przewoźników danych uproszczonych (przewozy poniżej 200 mln pasażerokilometrów lub 500 mln tonokilometrów) — tylko dane roczne w zakresie zawężonym w stosunku do przewoźników dużych.

⁶ Art. 13 § 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 322/97 z 17 lutego 1997 r. w sprawie statystyki Wspólnoty, Dz. U. L 52 z 22.02.1997 r. oraz art. 2 rozporządzenia Rady (Euratom, EWG) nr 1588/90 z 11 czerwca 1990 r. w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych będących przedmiotem poufności informacji statystycznych, Dz. U. L 151 z 15.06.1990 r.

⁷ Art. 3 rozporządzenia Rady (Euratom, EWG) nr 1588/90 z 11 czerwca 1990 r. w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych będących przedmiotem poufności informacji statystycznych, Dz. U. L 151 z 15.06.1990 r.

Główne zasady metodologiczne statystyki transportu kolejowego zawarte są w podstawowym akcie prawnym — rozporządzeniu 91/2003 wraz z późniejszymi jego zmianami⁸ — oraz w przewodniku metodologicznym opracowanym przez Eurostat⁹.

PODSTAWOWE POJĘCIA I ASPEKTY METODOLOGICZNE

Zbieranie danych dotyczących transportu kolejowego powinno się opierać na ujednoliconych definicjach i zasadach. Gwarantuje to porównywalność wielkości przewozów oraz pozwala na tworzenie różnego rodzaju danych zagregowanych, np. publikowanie danych o przewozach w krajach UE, krajów EFTA oraz krajach kandydujących.

Podstawową zasadą zbierania danych o transporcie kolejowym we Wspólnocie jest zasada terytorialności — każdy kraj przekazuje dane dotyczące przewozów kolejowych wykonanych na swoim terenie. Przestrzeganie tej zasady nabiera szczególnego znaczenia w przypadku informacji o wykonanej pracy przewozowej ($t \cdot km$, $pas \cdot km$) w transporcie międzynarodowym i tranzycie. Dla przewoźników wykonujących przewozy na terenie dwu lub więcej państw oznacza to konieczność podawania liczby tono- i pasażerokilometrów w rozbiciu na poszczególne kraje. Przestrzeganie tej zasady jest o tyle istotne, że wielkość przewiezionej masy ładunkowej oraz liczba pasażerów (w transporcie międzynarodowym i tranzycie) zawarte są w sprawozdaniach statystycznych wszystkich tych krajów. Przykładowo, transport ładunku z Polski do Francji (tranzylem przez Niemcy) będzie deklarowany przez te trzy kraje. Polska zadeklaruje (w transporcie międzynarodowym) wielkość masy ładunkowej oraz pracę przewozową wykonaną w Polsce, z kolei Niemcy — tę samą masę ładunkową (w tranzycie) oraz pracę przewozową wykonaną na ich terytorium, a Francja — masę ładunkową (w transporcie międzynarodowym) wraz z tonokilometrami przewiezionymi u siebie. A zatem ta sama ilość masy ładunkowej będzie wykazana w danych statystycznych tych trzech krajów, natomiast tonokilometry pracy przewozowej zostaną rozdzielone odpowiednio do przebytych kilometrów w każdym z tych państw. Zważywszy na to, wykonana praca przewozowa, a nie przewieziona masa lub liczba pasażerów, będzie bardziej odpowiednim miernikiem działalności transportu kolejowego. Brak możliwości wyodrębnienia rzeczywistej wielkości przewiezionej masy ładunkowej w przypadku danych zagregowanych (UE-27, UE-25 itp.) i wykorzystywanie wyłącznie informacji o pracy przewozowej ogranicza porównania transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu.

⁸ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1192/2003 z 3 lipca 2003 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego, Dz. U. L 167/13 z 04.07.2003 r.

⁹ *Rail...* (2010).

Zgodnie z zaleceniami metodologicznymi¹⁰, bardzo istotne jest możliwie jak najbardziej precyzyjne określenie rodzaju transportu (krajowy, międzynarodowy, tranzyt) oraz miejsca pochodzenia i przeznaczenia ładunków i pasażerów¹¹.

Jeśli chodzi o transport ładunków, to podstawą do określenia rodzaju transportu powinien być list przewozowy, który zawiera dokładne informacje o miejscu (kraju, regionie lub stacji) załadunku, jak też przeznaczenia i nie obejmuje ewentualnych operacji dodatkowych, niemających wpływu na klasyfikację rodzaju transportu. W wytycznych do rozporządzenia Eurostat określa czynności wykonywane w trakcie przewozu towarów transportem kolejowym, które nie powinny być uwzględniane przy określaniu miejsca pochodzenia i przeznaczenia towaru do celów statystycznych. Są to przede wszystkim: zmiana lokomotywy (dokonywana głównie na granicach, a związana ze zmianą sieci zasilającej lub rozstawu osi), zmiana przewoźnika, reorganizacja składu pociągu, zmiana wózka podwozia kolejowego, przeładunek kontenera z jednego wagonu na drugi bez jego otwierania (najczęściej dokonywana zamiast zmiany wózka podwozia kolejowego) oraz przewóz wagonów promem kolejowym (wagon wraz z ładunkiem jest przewożony drogą morską z jednego portu do drugiego, a dalej kontynuuje podróż drogą lądową). Ważną zasadą jest również, aby nie wliczać tranzytu do transportu międzynarodowego, lecz wykazywać go oddzielnie.

Kolejnym aspektem metodologicznym, mającym wpływ na jakość danych o transporcie towarów, jest kwestia przeładunku. Przeładunek towaru z jednego wagonu na drugi w celu dalszego jego przewozu, wiążący się z koniecznością otwarcia wagonu lub kontenera, a w konsekwencji prowadzący do zerwania plomb celnych oraz wydania nowych dokumentów przewozowych albo ubezpieczeniowych, jest uznawany za zmianę środka transportu i powinien być odpowiednio uwzględniony przy klasyfikacji rodzaju transportu. Przykładowo, ładunek drobnicowy załadowany do wagonów w Niemczech z przeznaczeniem do Rosji zostaje przeładowany do innych wagonów na stacji granicznej w Polsce (zmiana rozstawu osi). W tej sytuacji w statystyce niemieckiej towar ten powinien być wykazany jako przewóz międzynarodowy (wywóz) do Polski. Strona polska natomiast wykazuje ten ładunek w transporcie międzynarodowym jako przywóz z Niemiec oraz wywóz do Rosji. W praktyce trudno jest jednak dotrzeć do takich informacji nie korzystając z listów przewozowych. W przypadku przeładunku ten dokument przewozowy będzie zawierał adnotację o takiej operacji ładunkowej lub zostanie wystawiony nowy dokument na dalszą część podróży.

W przeciwieństwie do danych statystycznych o przewozach towarów transportem kolejowym, które zbierane były przez Eurostat od lat 80. ub. wieku, obowiązek przekazywania danych o przewozach pasażerów wprowadzono do europejskiego systemu statystycznego w zapisach rozporządzenia 91/2003. W zestawach danych z zasady nieuwzględniane są przewozy osób środkami transportu, takimi

¹⁰ Tamże, s. 24—37.

¹¹ W przypadku ładunków chodzi o miejsce załadowania i wyładowania towaru, natomiast w przypadku pasażerów — miejsce (stację) rozpoczęcia podróży i jej zakończenia.

jak: metro, tramwaje oraz koleje miejskie¹². Obowiązuje (podobnie jak w przypadku transportu towarów) zasada terytorialności¹³, jednak nie są zbierane informacje o pasażerach podróżujących w transzycie. W przypadku transportu pasażerów, z założenia, mamy do czynienia z brakiem pełnej informacji o liczbie przewiezionych osób, związanym ze specyfiką organizacji tych przewozów. System ewidencji sprzedaży biletów nie pozwala na uzyskanie pełnej liczby podróżujących koleją w danym roku. Brakuje bowiem najczęściej informacji uzupełniających, takich jak liczba biletów sprzedanych za granicą (nie w kraju raportującym) przez biura podróży oraz liczba podróży odbytych przez pasażerów posiadających bilety okresowe. Istnieje również ryzyko podwójnego liczenia jakiejś liczby osób, szczególnie w sytuacji, gdy pasażer w trakcie podróży przesiada się z jednego pociągu na drugi, a przewozów dokonują różni przewoźnicy.

Jeśli chodzi o kalkulację pracy przewozowej w odniesieniu do transportu pasażerów, to zaleca się, aby uwzględniać rzeczywistą odległość, na jaką został przewieziony pasażer, z zachowaniem zasady terytorialności. W przypadku braku takiej informacji dopuszcza się podawanie dystansu, na jaki wydano bilet (bez względu na rzeczywistą drogę odbytą przez pasażera), a nawet podanie odległości przybliżonej (szacunkowej)¹⁴.

Rozporządzenie 91/2003 uwzględniło specyfikę przewozów pasażerskich i rzeczywiste trudności zastosowania pełnej zalecanej metodologii. Wprowadzono bowiem (oprócz możliwości przekazywania danych w formie szczegółowej lub uproszczonej, w zależności od wielkości przedsiębiorstwa przewozowego) dwuetapowe przekazywanie danych szczegółowych. Najpierw (8 miesięcy po zakończeniu roku) przekazywane są dane wstępne, które nie muszą zawierać wielkości pracy przewozowej, a jedynie liczbę pasażerów w podziale na rodzaj transportu oraz z wyszczególnieniem kraju rozpoczęcia/zakończenia podróży. Dane te mogą opierać się wyłącznie na informacjach z systemu sprzedaży biletów. Dopiero 14 miesięcy po zakończeniu roku kraje mają obowiązek przekazać ostateczne dane o transporcie pasażerów, zawierające wielkość pracy przewozowej oraz ostateczne dane o liczbie przewiezionych pasażerów (dane z systemu sprzedaży biletów oraz innych źródeł — wymiany danych z innymi krajami¹⁵, dane z biur podróży czy badań doraźnych). Obecnie w Eurostacie trwają prace nad uproszczeniem statystyki transportu pasażerów oraz skróceniem (do 8 miesięcy) czasu przekazywania danych ostatecznych.

Więksi przewoźnicy dokonujący zarówno przewozów towarów, jak i pasażerów, oprócz rozbudowanych danych rocznych zobowiązani są do przekazywania danych kwartalnych (Aneks E) oraz uczestniczą w badaniu rocznych przewozów w podziale na regiony (Aneks F). Głównym założeniem tego badania jest uzyska-

¹² Art. 1 pkt 7 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1192/2003.

¹³ Art. 2 rozporządzenia 91/2003 oraz art. 1 pkt 16 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1192/2003 z 3 lipca 2003 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego, Dz. U. L 167 z 04.07.2003 r.

¹⁴ Rail... (2010); Illustrated... (2010), s. 28, definicja A.V-08.

¹⁵ Zalecenie takie znajduje się w zapisach Aneksu C rozporządzenia 91/2003.

nie informacji o przewozach towarów i pasażerów pomiędzy regionami w całej Europie. Wynikiem tych danych jest matryca zawierająca kombinację przewozów pomiędzy wszystkimi regionami, których jest ok. kilkuset. Przekazywanie tych danych odbywa się co pięć lat, a po raz pierwszy odbyło się w 2005 r. Aby zapewnić jednolitość i porównywalność danych, kraje powinny stosować Europejską Klasyfikację Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) obowiązującą w roku, w którym odbywa się badanie. Ta zasada utrudnia przeprowadzenie badania oraz późniejsze porównywanie danych z poszczególnych badań, albowiem klasyfikacja NUTS zmienia się co kilka lat¹⁶. Kraje muszą za każdym razem dostosowywać systemy zbierania danych o transporcie kolejowym w podziale na regiony (Aneks F) do obowiązującej klasyfikacji NUTS.

Dodatkowym utrudnieniem przeprowadzenia takiego badania jest fakt, że aby uzyskać informacje o regionie pochodzenia lub przeznaczenia towaru należy dotrzeć do bardzo szczegółowych danych, zawartych zazwyczaj tylko w listach przewozowych. Najczęściej tylko tam podawana jest stacja załadunku i wyładunku. W przypadku informacji dotyczących pasażerów są one standardowo dostępne w systemie sprzedaży biletów. Aby określić, w jakim regionie znajduje się dana stacja kolejowa (lub punkt załadunku/formowania składów pociągów) należy skorzystać z dodatkowego narzędzia przyporządkowującego kod stacji kolejowej do regionu. Eurostat oferuje narzędzie do odnajdywania i przyporządkowywania stacji kolejowych (nazwa lub kod UIC¹⁷) do właściwego regionu — ILSE (*Index of Locations for Statistics in Europe*). Narzędzie to (używane również w transporcie drogowym do odnajdywania lokalizacji według kodu pocztowego lub nazwy miasta) jest uaktualniane zgodnie z obowiązującą klasyfikacją NUTS.

Zbieranie danych dotyczących przewozów ładunków oraz pasażerów zawartych w aneksach od A do F odbywać się powinno na podstawie informacji zbieranych bezpośrednio od przewoźników kolejowych. Jednak rozporządzenie zobowiązuje również do zbierania danych o ruchu na poszczególnych odcinkach (segmentach) szlaków kolejowych. Zbieranie tego typu informacji odbywa się (podobnie jak zbieranie danych Aneksu F) co pięć lat. Obejmuje ono obowiązkowo cały ruch wszystkich pociągów towarowych i pasażerskich (bez względu na wielkość przedsiębiorstwa dokonującego przewozu) na szlakach kolejowych należących do Trans-europejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Kraje dysponujące informacjami

¹⁶ Podczas pierwszego badania transportu kolejowego na poziomie regionalnym (w 2005 r.) obowiązywała klasyfikacja wprowadzona rozporządzeniem (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 maja 2003 r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS), Dz. U. L 154 z 21.06.2003 r., natomiast podczas następnego badania (w 2010 r.) — rozporządzeniem (WE) nr 105/2007 z 1 lutego 2007 r. zmieniającym załączniki do rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS), Dz. U. L 39 z 10.02.2007 r. oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 176/2008 z 20 lutego 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) z powodu przystąpienia Republiki Bułgarii i Rumunii do Unii, Dz. U. L 61 z 05.03.2008 r.

¹⁷ International Union of Railways.

obejmującymi pozostałe odcinki sieci kolejowej mogą je również przekazywać w ramach tego zestawu danych (dane opcjonalne), podobnie jak dane o ruchu pociągów innych niż towarowe i pasażerskie, np. obsługi technicznej.

Wydzielenie segmentów przyjętych do badania natężenia ruchu należy do danego kraju. Podstawową zasadą jest, aby były one jednolite pod względem technicznym (napięcie, liczba torów, długość odcinka itd.) oraz transportowym (natężenie ruchu pomiędzy punktami krańcowymi powinno być w miarę jednokowe na całej długości segmentu). Dodatkowo, oprócz samych danych dotyczących ruchu, kraje powinny dostarczyć charakterystykę techniczną segmentów oraz współrzędne geograficzne ich początku i końca¹⁸, a także kod linii zgodny z umową AGC¹⁹, na której znajduje się dany segment. Związane jest to z możliwością graficznego przedstawienia natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej.

Najwłaściwszym źródłem danych o ruchu na poszczególnych odcinkach są firmy odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą i organizację ruchu na szlakach kolejowych. Mają one bowiem dokładną informację o kierunku przejazdu składów i ich liczbę (z podziałem na rodzaj składu — pasażerski, towarowy, inne). Są one również w stanie dostarczyć informacje o parametrach technicznych poszczególnych segmentów.

Aneks zawarty w rozporządzeniu 91/2003 dotyczy wypadków kolejowych. Zgodnie z jego wymogami, kraje zbierają i przekazują do Eurostatu informacje o łącznej liczbie wypadków wraz z liczbą ofiar i osób w nich poszkodowanych, a także o liczbie wypadków związanych z transportem ładunków niebezpiecznych. Dane zawarte w tym aneksie muszą obejmować wszystkie wypadki, w których zginęła lub została poważnie ranna przynajmniej jedna osoba albo doszło do znaczącego zniszczenia trakcji, taboru lub środowiska lub do znaczącego utrudnienia ruchu w miejscu wypadku²⁰. Za znaczące zniszczenie rozumie się takie, którego wartość przekracza 150 tys. euro, a za poważne utrudnienie takie, które trwa powyżej 6 godzin. Z zasady samobójstwa oraz próby samobójstw nie powinny być wliczane do tej statystyki. W latach 2004—2008 (okres przejściowy, dostosowawczy) kraje mogły przekazywać dane stosując krajowe definicje. Spowodowało to, że informacje o wypadkach i liczbie osób zabitych lub rannych z tego okresu mogą nie być porównywalne.

Obecnie dane o wypadkach kolejowych zbierane są na podstawie dwóch niezależnych aktów prawnych, przez dwie europejskie organizacje — Eurostat oraz Europejską Agencję Kolejnictwa (ERA). Rozporządzenie 91/2003 zostało wprowadzone w 2003 r., natomiast niespełna rok później utworzono europejską agencję specjalizującą się m.in. w monitorowaniu bezpieczeństwa w transporcie

¹⁸ Aneks G rozporządzenia 91/2003.

¹⁹ Umowa Europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) z 31 maja 1985 r., Genewa, Dz. U. Nr 42 z 03.07.1989 r., poz. 231.

²⁰ *Rail...* (2010), s. 153.

kolejowym²¹. Informacje zbierane przez ERA są dużo bardziej szczegółowe²² i zawierają również zakres danych z Aneksu H rozporządzenia 91/2003. Eurostat i ERA od 2008 r. prowadzą prace związane z możliwością zbierania ujednoliconych danych o wypadkach przez jedną instytucję — ERA. Wiąże się to jednak z modyfikacjami aktów prawnych, zgodą wszystkich państw i ujednoliceniem niektórych definicji oraz sposobu zbierania danych i wymiany informacji nie tylko między instytucjami europejskimi, ale również krajowymi. W większości krajów europejskich dane o wypadkach kolejowych są bowiem zbierane przez urzędy statystyczne według własnego systemu, podczas gdy informacje przekazywane do ERA (dyrektywa 94/2004) zbierane są przez krajowe władze bezpieczeństwa²³. Powoduje to czasami rozbieżności w statystyce Eurostatu i ERA.

Aneks I rozporządzenia 91/2003 zawiera listę przewoźników dopuszczonych do wykonywania przewozów kolejowych w danym kraju, wraz z informacjami (deklaracjami) dotyczącymi rodzajów przewozów, jakich dokonują (przewozy pasażerów lub/i towarów, przewozy krajowe, międzynarodowe, tranzyt) oraz deklaracją sprawozdawczości, której podlegają (uproszczona lub pełna). Na liście tej powinny się również znaleźć przedsiębiorstwa lub organy dysponujące taborom kolejowym wykorzystywanym do działalności pozatransportowej (zestawy naprawcze, utrzymania zimowego itp.). Może on bowiem uczestniczyć w wypadku kolejowym. Ponadto ruch takich zestawów powinien być ujęty w statystyce Aneksu G (jeżeli kraj przekazuje takie dane). Informacje zawarte w Aneksie I są poufne i wykorzystywane są przez Eurostat wyłącznie do weryfikacji kompletności danych przekazanych w innych aneksach.

Podsumowanie

Zgodnie z zapisami rozporządzenia 91/2003, rozporządzenia 1192/2003 oraz zaleceń metodologicznych (*Rail...*, 2010) dane o transporcie towarów i pasażerów powinny być uzyskiwane z różnych źródeł, zależnie od rodzaju potrzebnych informacji w poszczególnych aneksach. W przypadku danych o przewozach towarów, a w szczególności informacji o miejscach ich załadunku i przeznaczenia, najodpowiedniejszym źródłem jest list przewozowy, będący w dyspozycji gestora ładunku (spedytora lub bezpośrednio właściciela ładunku, rzadziej samego przewoźnika). Zalecenie dotyczące stosowania w jak najszerszym zakresie informacji pochodzących z tego właśnie dokumentu powinno być zapisane

²¹ Rozporządzenie Komisji (WE) i Parlamentu Europejskiego nr 881/2004 z 29 kwietnia 2004 r. powołujące Europejską Agencję Kolejową, Dz. U. L 164 z 30.04.2004 r.

²² Aneks I — Wspólne Wskaźniki Bezpieczeństwa (CSI), dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei), Dz. U. L 164 z 30.04.2004 r.

²³ W Polsce rolę tę pełni Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

w znowelizowanej wersji rozporządzenia 91/2003. Prace nad wprowadzeniem takiego zapisu trwają obecnie w Eurostacie.

Najbardziej wiarygodnymi i dokładnymi informacjami o natężeniu ruchu na poszczególnych segmentach sieci kolejowej dysponują przedsiębiorstwa zarządzające siecią kolejową.

W przypadku przewozów pasażerskich trudno jest wskazać jedno źródło danych, które zapewniałoby ich kompletność i jakość na odpowiednim poziomie. Z pewnością system sprzedaży biletów jest podstawowym, jednak zdecydowanie nie powinien być ich jedynym źródłem. Muszą one być uzupełniane danymi z badań doraźnych (np. ankietowych) oraz szacunkami liczby przewiezionych osób z biletami okresowymi. W przypadku transportu międzynarodowego pasażerów wymagane jest gromadzenie danych z wielu źródeł, a także dokonywanie wzajemnej wymiany informacji pomiędzy krajami. Obecnie wysiłki krajów powinny skupiać się na lepszej integracji systemów sprzedaży biletów i regularnej wymianie danych uzupełniających.

Obecnie badania kwartalne i roczne, zawarte w rozporządzeniu 91/2003 (aneksy A, B, C, D oraz E), są raczej postrzegane i realizowane jako typowe badanie statystyczne. Jednak w przypadku badań dokonywanych co pięć lat (aneksy F i G) sytuacja jest bardziej skomplikowana. Ich doraźność i specyficzny zakres informacji sprawia problemy w wielu krajach. Tam, gdzie zbieranie danych o przewozach w podziale na regiony oraz o natężeniu ruchu na poszczególnych segmentach sieci kolejowej jest wykonywane regularnie (np. co roku), nie ma większych problemów z przekazywaniem ich w wymaganym zakresie do Eurostatu. Zasadniczo lepsza jest także jakość tych informacji.

Rozporządzenie 91/2003 wychodzi naprzeciw potrzebom ciągle rozwijającego się europejskiego rynku transportu kolejowego. Zawiera dużo więcej informacji w porównaniu do poprzedniego aktu prawnego (dyrektywa 80/1177), m.in. o przewozach pasażerskich, ale również o ruchu pociągów, przewozach ładunków w podziale na grupy towarowe, ładunkach intermodalnych oraz niebezpiecznych. Uzupełnieniem podstawowych badań kwartalnych i rocznych są informacje zbierane co pięć lat — przewozy z podziałem na regiony oraz natężenie ruchu pociągów na wybranych segmentach sieci kolejowej.

Zrezygnowano wprawdzie ze zbierania danych o przewozach ładunków z podziałem na grupy dystansowe, jednak obecnie Grupa Zadaniowa Eurostatu do Spraw Statystyki Transportu Kolejowego prowadzi prace nad wprowadzeniem tego typu danych do rozporządzenia 91/2003. Rozważane jest również zbieranie informacji o przewozach pasażerów podróżujących w tranzycie oraz szybkimi kolejami, a także emisji gazów cieplarnianych związanych z działalnością transportu kolejowego. Coraz istotniejsze staje się również zwiększenie zakresu informacji o przewozach ładunków intermodalnych, a zwłaszcza udziału transportu kolejowego w tych przewozach.

Komisja Europejska, w ramach realizowanej polityki transportowej (a zwłaszcza jej dziesięciu celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędne-

go systemu transportu) zapisanej w *Białej Księdze Transportu 2011*²⁴, potrzebuje wymienionych informacji do lepszego monitorowania rynku przewozów kolejowych oraz postępów we wdrażaniu założeń swojej polityki transportowej. Dwa, z dziesięciu kluczowych jej założeń, dotyczą bezpośrednio transportu kolejowego. Pierwszy z nich zakłada przeniesienie (do roku 2030) 30% towarów przewożonych obecnie transportem drogowym (na odległość ponad 300 kilometrów) na inne środki transportu (głównie kolej i transport wodny), a do roku 2050 — 50%. Drugim priorytetem jest potrojenie długości linii kolejowych dużych prędkości oraz przeniesienie przewozów pasażerskich średnich odległości z transportu drogowego na transport kolejowy.

W najbliższych latach zatem możemy spodziewać się dalszych nowelizacji rozporządzenia 91/2003 i rozszerzania zakresu i stopnia szczegółowości danych o transporcie kolejowym, które będą musiały być zbierane i przekazywane do Eurostatu przez państwa europejskie.

dr inż. Anna Białas-Motyl — *Urząd Statystyczny w Szczecinie, Akademia Morska w Szczecinie*

LITERATURA

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011), KOM(2011) 144, wersja ostateczna, Bruksela

http://circa.europa.eu/Public/irc/dsis/transport/library?l=/02_rail/5_methodology/guidelinessfors912003spr/guidelines_version/guidelines_15102009pdf/_EN_1.0_&a=d

Illustrated Glossary for Transport Statistics (2010), 4th edition, Publications Office of the European Union, Luksemburg

Rail Transport statistics methodology — Guidelines for the implementation of Regulation (EC) No. 91/2003 of the European Parliament and of the Council on rail transport statistics (2010), Version 6.03, September

SUMMARY

The aim of the article is to present the key methodological aspects related to the collection of statistical data on rail transport in the EU countries. The main legal basis in this respect has been characterized, especially its basic provisions and definitions. It also discusses methodological recommendations arising directly from these acts and based on the experience of member countries and also developed by Eurostat and the Working Group dealing with Rail Transport Statistics in the past few years.

²⁴ *Biała...* (2011), s. 9 i 10.

РЕЗЮМЕ

Статья представляет самые важные методологические аспекты сбора статистических данных по железнодорожному транспорту в странах Европейского союза. Были охарактеризованы юридические законы, особенно основные их постановления и определения. Обсудились также методологические рекомендации прямо относящиеся к этим законам, а также опирающиеся на опыт стран-членов и разработанные Евростатом и Рабочей группой по вопросам статистики железнодорожного транспорта в течение последних нескольких лет.