



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.02.2001  
KOM(2000) 798 endelig/2

2001/0048 (COD)

**CORRIGENDUM**

La cote interinstitutionnelle du document  
COM(2000)798 final du 12.02.2001 doit se  
lire 2001/0048 (COD) et non 2000/0315 (COD)  
Concerne les 11 versions linguistiques.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om statistik over jernbanetransport**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### BEGRUNDELSE OG MÅL

1. Fremme af jernbanetransporten er en vigtig del af den fælles transportpolitik. Det vil medvirke til at forbedre den økonomiske effektivitet og reducere energiforbruget og transportsektorens skadelige indvirkning på miljøet. Dette overordnede mål er blevet forfulgt i en række fællesskabsforanstaltninger, bl.a. Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>1</sup> og i Kommissionens strategidokumenter, som f.eks. hvidbogen *En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU*<sup>2</sup>. I 1998 foreslog Kommissionen endnu en pakke med foranstaltninger, som skal styrke direktiv 91/440<sup>3</sup>. Disse foranstaltninger er for øjeblikket til behandling i Europa-Parlamentet og Rådet<sup>4</sup>.

Jernbanetransporten er også blevet fremmet gennem store investeringer i jernbaneinfrastruktur som led i støtten til transportområdet inden for de transeuropæiske net og i form af støtte fra strukturfondene og Samhørighedsfonden.

2. Fællesskabsstatistikker over jernbanetransport er nødvendige for at kunne overvåge udviklingen inden for jernbanesektoren, vurdere virkningerne af de fællesskabsaktioner, der er omtalt i afsnit 1, og støtte forberedelsen af den fremtidige indsats.

Blandt andet vil statistikker over jernbanetransport udgøre en vigtig datakilde i forbindelse med et europæisk system til overvågning af jernbanetransportmarkedet som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>4</sup>.

3. Et andet stadig mere betydningsfuldt element i EU's jernbanetransportpolitik er forbedringen af jernbanesikkerheden. En absolut forudsætning for at kunne overvåge udviklingen i jernbanesikkerheden, sammenligne sikkerhedsniveauet inden for de forskellige transportformer og foretage benchmarking af jernbanevirksomhederne, er at råde over harmoniserede statistiske data om sikkerheden. Der er en generel erkendelse af, at mangelen på sammenlignelige statistiske oplysninger på dette område er et minus i jernbanestatistikken, men at denne mangel vil blive afhjulpet med gennemførelsen af denne forordning.
4. Statistikker over jernbanetransport indsamles på grundlag af Rådets direktiv 80/1177<sup>5</sup>, men denne retsakt har en række mangler:
  - Den dækker kun godstransport, men til gennemførelse af fællesskabsaktionerne vedrørende jernbanetransport kræves der også data om passagertransport og sikkerhed.

---

<sup>1</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

<sup>2</sup> KOM(96) 421 endelig af 30.7.1996.

<sup>3</sup> KOM(98) 480 endelig af 22.7.1998.

<sup>4</sup> Se KOM(2000)575 endelig af 15.9.2000.

<sup>5</sup> EFT L 350 af 23.12.1980, s. 23.

- Den indeholder en liste over jernbaneforvaltninger, for hvilke der skal udarbejdes statistiske oplysninger. Med omstruktureringen af jernbanesektoren, som betyder, at den opdeles i infrastrukturforvaltere og -operatører (jernbanevirksomheder), og med tilgangen til markedet af nye operatører, eksisterer visse af disse tidligere jernbaneforvaltninger ikke længere, mens andre har ændret funktion og nu deler markedet med operatører, som ikke figurerer på listen.
- De statistikker, der skal udarbejdes, opfylder ikke de nuværende behov på dette område.
- Der er konstateret en række alvorlige kvalitetsproblemer i disse statistikker.
- Der er ingen bestemmelser om tilpasning af direktivet via en udvalgsprocedure.

Den regionale dimension af EU's indsats for at fremme jernbanetransporten taler også for en mere detaljeret regional opdeling end den, der foretages i henhold til direktiv 80/1177, således at gods- og passagerstrømme i fremtiden kan beskrives på region-til-region basis over hele EU.

På grund af disse mangler har det været nødvendigt at foreslå en ny retsakt som afløser for direktiv 80/1177.

5. Ud over de statistiske oplysninger, der er nævnt i direktiv 80/1177, leverer medlemsstaterne på frivillig basis til Eurostat en række andre statistiske oplysninger om jernbanetransport. Da det overvejedes, hvordan man skulle erstatte direktiv 80/1177, var en af mulighederne at lade alle statistikker over jernbanetransport indsamle på frivillig basis. Denne mulighed blev forkastet, fordi det på et kommercielt jernbanetransportmarked er nødvendigt, at alle operatører har klare retligt bindende forpligtelser, som skal gælde for alle operatører uden risiko for kommercielle ulemper for operatører, der leverer data på frivillig basis.
6. En ny retsakt på dette område giver også mulighed for at indføre udvalgsproceduren og præcisere de nationale myndigheders rolle ved udarbejdelsen af disse statistikker og ved deres indberetning til Eurostat.

#### **DEN FORESLÅEDE RETSAKTS RETSGRUNDLAG OG FORM**

7. Det foreslåede retsgrundlag for forordningen om jernbanetransport er traktatens artikel 285 om udarbejdelse af fællesskabsstatistikker. Forslaget indgår i Kommissionens arbejdsprogram for 2000<sup>6</sup>.
8. Den nye retsakt har form af en forordning frem for et direktiv, da det er hensigten, at den skal gælde umiddelbart i hver medlemsstat uden først at skulle gennemføres i den nationale lovgivning. Dette berører ikke de nationale myndigheders frihed til at udarbejde de pågældende statistikker ved hjælp af metoder, som tilgodeser de forskellige forhold i medlemsstaterne. Anvendelse af en forordning er i overensstemmelse med andre retsakter om statistik, som er vedtaget siden 1997.

---

<sup>6</sup> KOM(2000) 155 endelig (program nr. 2000/233 i bilaget hertil).

## FORORDNINGEN I HOVEDTRÆK

9. Forordningen starter med en definition af et sæt fælles regler for jernbanetransportstatistik og indeholder desuden et sæt bilag med en række statistiske tabeller. Reglerne omfatter definitioner, bestemmelser for indsamling, indberetning og formidling af data samt en udvalgsprocedure til vedtagelse af gennemførelsesforanstaltninger og til efterfølgende tilpasning af forordningen. De omfatter også bestemmelser om opretholdelse af kvaliteten af de statistiske oplysninger, om evaluering og om aflæggelse af rapport til Europa-Parlamentet og Rådet. Endvidere indeholder forordningen bestemmelser om forordningens dækning af jernbanetransporten.
10. **Definitionerne** findes i artikel 2. Supplerende tekniske definitioner, som er nødvendige for at sikre en rimelig grad af harmonisering, vil blive vedtaget via udvalgsproceduren (artikel 11). Det erkendes dog, at det ikke er praktisk muligt at opstille juridisk bindende definitioner af alle udtryk, der anvendes i forbindelse med indsamling af statistiske data. Hvad angår ulykkesstatistikken (bilag H) er det klart, at det som følge af forskellig national praksis nødvendigvis må være tilladt at indberette de statistiske data i overensstemmelse med de gældende nationale definitioner i en periode på fem år, selv om målet på lang sigt er at sikre fælles definitioner.
11. Hvad angår **dataindsamlingen** tager forordningens artikel 5 sigte på dels at anvende så fleksibel en indfaldsvinkel som muligt for at holde omkostningerne for de nationale myndigheder og operatørerne på et så lavt niveau som muligt, dels at drage fordel af de allerede eksisterende dataindsamlingsaktiviteter. Selv om det fortsat er de nationale myndigheder, der er ansvarlige for koordinering og kvalitetskontrol, kan andre udpegede organisationer deltage i dataindsamlingen. Eksempelvis forventes det, at nogle medlemsstater vælger at indsamle statistiske oplysninger om jernbanetransporten via infrastrukturforvalteren (som under alle omstændigheder indsamler nogle af disse data til eget brug). Det er også muligt, at nogle medlemsstater vælger at udpege en brancheorganisation til dette formål. Der gøres desuden opmærksom på, at forskellige typer datakilder kan kombineres frit for at nå frem til de ønskede statistiske resultater.
12. Ligesom i andre retsakter vedrørende statistik skal de nærmere tekniske enkeltheder vedrørende **indberetningen af statistikkerne til Eurostat** (artikel 6) vedtages efterfølgende via udvalgsproceduren. Dette er ønskværdigt, for at kodelisterne og filformaterne kan drøftes med medlemsstaterne og afprøves, inden der vedtages endelige versioner.
13. Hvad angår **formidling** (artikel 7) indeholder forordningen hjemmel for formidling af alle de data, der indsamles i henhold til bilag A-H, men der vil dog være tale om en sikkerhedskontrol i forbindelse med data, som jernbanevirksomhederne af fortrolighedshensyn udtrykkeligt kræver særbehandlet. Detaljeringsgraden i de foreslåede tabeller er med vilje blevet begrænset for at lette formidlingen af de statistiske oplysninger uden at afsløre kommercielt følsomme data.

Oplysninger, som indberettes i henhold til bilag I, må ikke formidles, medmindre der senere via udvalgsproceduren vedtages bestemmelser herom.

14. Bestemmelserne om **kvalitet** og **rapporter** (artikel 8 og 9) skal for det første understrege betydningen af ikke-bindende metodologiske anbefalinger, som skal supplere retsaktens ved at støtte forbedringen af statistikkernes kvalitet, efterhånden som forordningen gennemføres, og for det andet skal de understrege evalueringen af kvaliteten, omkostningerne og fordelene ved disse statistikker.
15. **Udvalgsproceduren** (artikel 10-11) skal sikre, at bestemmelserne i forordningen kan tilpasses i takt med de erfaringer, der indhøstes, efterhånden som den gennemføres. Blandt andet vil Eurostat foreslå harmoniserede tekniske definitioner, regler for anvendelse af forenklet indberetning samt tekniske standarder for datatransmission, så snart disse er blevet gennemafprøvet. Kommissionen foreslår en forskriftsprocedure som den mest hensigtsmæssige type procedure i denne sammenhæng, i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF<sup>7</sup>.
16. Forordningens **dækningsområde** er emnet for en række bestemmelser. I artikel 2 anføres det overordnede mål, som er fuldstændig dækning af jernbanerne i Den Europæiske Union, idet hver enkelt medlemsstat indberetter statistiske oplysninger om jernbanetransporten på sit nationale område. Hvis en operatør er aktiv i mere end én medlemsstat - en situation, som vil blive mere og mere almindelig - vil de nationale myndigheder anmode operatøren om at tilvejebringe særskilte data for hvert land, han driver virksomhed i, med henblik på at kunne udarbejde data for de enkelte stater.

Af hensyn til omkostningseffektiviteten kan medlemsstaterne ved indberetningen af statistiske data også undlade at medtage visse kategorier af mindre jernbaner samt de mindste operatører op til en kumulativ tærskel på 2 % af markedet. Om nødvendigt kan denne tærskel justeres via udvalgsproceduren. Selv om det, at de mindste operatører ikke medregnes, resulterer i en lille skævhed i statistikkerne, vil det resultat, der opnås på denne måde, stadig være en betydelig forbedring sammenlignet med de statistiske data, der er til rådighed for øjeblikket, hvor det ofte er sådan, at data om forholdsvis store operatører ikke medtages.

For at reducere omkostningerne for mindre operatører er der også bestemmelser om forenklet indberetning af data (artikel 4, bilag B og D). Reglerne for anvendelse af forenklet indberetning skal vedtages via udvalgsproceduren.

I den forbindelse er der i bilag I opstillet en liste over de jernbanevirksomheder, der er omfattet af hvert af bilagene, for at sikre, at de statistiske tabeller kan fortolkes rigtigt af brugerne.

17. Forordningen omhandler et helt nyt sæt fællesskabsstatistikker over **jernbanepassagertransport**. De specifikke datakrav vedrørende passagertransport er angivet i bilag C og D; disse er udformet under hensyntagen til de metodologiske begrænsninger med hensyn til indsamling af jernbanepassagerdata. Der påtænkes på et eller andet tidspunkt udarbejdet supplerende statistikker over jernbanepassagertransport, f.eks. med en fordeling på de forskellige højhastighedsforbindelser eller en sondring mellem bybane- og intercityforbindelser, men dette er ikke aktuelt for øjeblikket, da Eurostat anser det for nødvendigt at lade metodologien for sådanne statistikker udvikle via frivillig indberetning.

---

<sup>7</sup> EFT L 184 af 17.7.1999 s. 23.

## DATA, SOM SKAL INDSAMLES

18. De data, der skal indsamles, er angivet i bilag A-H (artikel 4). De vigtigste årlige tabeller for **gods- og passagertransporten** findes i bilag A-D, mens de vigtigste **kvartalsindikatorer** er angivet i bilag E. De statistiske oplysninger om **intermodal godstransport** indgår nu i bilag A og B.
19. Formålet med bilag F og G er at få leveret data om **regionale jernbanetransportmønstre**, herunder strømme fra region til region på NUTS-2-niveau og strømme på jernbanenet.

Dataene vedrørende netstrømme svarer i karakter til dem, der for øjeblikket indsamles om vejtransport gennem de femårige E-vej-tællinger, som koordineres af FN's Økonomiske Kommission for Europa (UNECE). Eurostat påtænker at anbefale en passende metodologi for indsamling af sådanne data for jernbanenet baseret på de erfaringer, der er indhøstet ved en undersøgelse i 1997-1998 og igangværende arbejde i UNECE. Bilag G giver derfor det nødvendige retsgrundlag for dette arbejde, men uden en samlet detaljeret angivelse af, hvilke data der skal leveres.

## OMKOSTNINGER OG FORDELE VED FORORDNINGEN

20. Gennemførelsen af forordningen vil være ensbetydende med en række ekstra omkostninger dels for de nationale myndigheder, der er ansvarlige for transportstatistikken, og dels for jernbanevirksomhederne.
21. I nogle medlemsstater er det allerede sådan, at det er de nationale myndigheder, der er ansvarlige for udarbejdelsen af fællesskabsstatistikker over jernbanetransport, herunder både data, som skal leveres i henhold til Rådets direktiv 80/1177, og data, som leveres til Eurostat på frivillig basis. For disse lande vil de ekstra omkostninger i forbindelse med bilag A-F være små, eftersom den samlede mængde data, der skal udarbejdes, kun vil stige en smule, hovedsagelig fordi de også skal omfatte de nye operatører, som ikke tidligere har været omfattet af statistikken.

I andre medlemsstater er de data, der kræves i henhold til Rådets direktiv 80/1177, blevet indberettet direkte til Eurostat af den hovedjernbanevirksomhed, som efterfulgte den tidligere jernbaneforvaltning. For disse landes vedkommende vil de nationale myndigheder i henhold til forordningen få pålagt et ekstra ansvar for koordinering og for sikring af datakvalitet, selv om indsamlingen af data kan uddelegeres i henhold til bestemmelserne i artikel 5. Denne inddragelse af de nationale myndigheder er vigtig for at kunne garantere, at jernbanetransportstatistikken er dækkende, og at kvaliteten er i orden, når der er flere kommercielle operatører, der udøver virksomhed på det nationale transportmarked. Det kan derfor ikke undgås, at de nationale myndigheder i disse lande vil få en række ekstra omkostninger.

22. Jernbaneoperatørerne skal indsamle data fra deres interne informationssystemer og udarbejde sammenfattende rapporter, som skal fremsendes til den nationale myndighed, der er ansvarlig for udarbejdelse af jernbanetransportstatistikker og for indberetning af disse til Eurostat. I praksis producerer de fleste operatører allerede sådanne rapporter til deres egen ledelse og til aktionærerne og leverer allerede sådanne data til brancheorganisationer som f.eks. Den Internationale

Jernbanesammenslutning (UIC). Derfor forventes de ekstra omkostninger for virksomhederne at være små.

23. Bestemmelserne om forenklet indberetning af data for mindre operatørs vedkommende vil også hjælpe med til at reducere omkostningerne i forbindelse med gennemførelse af forordningen både for operatørerne og for de nationale myndigheder.
24. Udarbejdelse af de data, der er specificeret i bilag F og G, vil medføre en række yderligere omkostninger for alle medlemsstater og operatører. Disse data skal dog ikke indsamles hvert år, hvilket betyder, at de gennemsnitlige omkostninger pr. år forbliver rimelige i forhold til værdien af oplysningerne.
25. Ud over hovedbegrundelsen for denne forordning, som er omtalt i afsnit 1-5, vil de fællesskabsstatistikker, der skal indsamles i henhold til denne forordning, også være til gavn for en række brugere i medlemsstaterne, herunder jernbaneoperatørerne. Følgende fordele blev nævnt under drøftelserne med de berørte parter:
  - information om jernbanetransportmarkedet
  - information, som kan bruges af operatørerne til at benchmarke deres virksomhed mod erhvervets gennemsnit
  - information, som kan bruges til at finde finansieringsmuligheder til større projekter. Uafhængigt validerede statistiske data er nyttige for bankerne, da de giver objektiv information om projekters levedygtighed.

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

### **om statistik over jernbanetransport**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 285,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>8</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>9</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>10</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251<sup>11</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Jernbaner er en vigtig del af Fællesskabets transportnet.
- (2) Kommissionen har brug for statistikker over transport af gods og passagerer med jernbane for at kunne overvåge og udvikle den fælles transportpolitik samt de transportrelaterede dele af politikkerne vedrørende regioner og transeuropæiske net.
- (3) Kommissionen har brug for statistikker over sikkerheden ved jernbanetransport med henblik på at kunne udarbejde og overvåge fællesskabsaktioner med hensyn til transportsikkerhed.
- (4) Der er også brug for fællesskabsstatistikker over jernbanetransport med henblik på et europæisk system til overvågning af jernbanetransportmarkedet, som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv xx/xxx/EF om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>12</sup>.
- (5) Der bør indsamles fællesskabsstatistikker over alle transportformer på grundlag af fælles begreber og standarder med det formål at opnå størst mulig sammenlignelighed mellem transportformerne.
- (6) Omstruktureringen af jernbanesektoren i henhold til Rådets direktiv 91/440/EØF<sup>13</sup> og den kendsgerning, at databehovet har ændret sig for Kommissionen og andre brugere

---

<sup>8</sup> EFT C , , s. .

<sup>9</sup> EFT C , , s. .

<sup>10</sup> EFT C , , s. .

<sup>11</sup> EFT C , , s. .

<sup>12</sup> EFT L , , s. .

<sup>13</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

af fællesskabsstatistik over jernbanetransport, betyder, at bestemmelserne i Rådets direktiv 80/1177/EØF<sup>14</sup> er forældede, når der er tale om indsamling af statistiske oplysninger fra bestemte hovedjernbanenetforvaltninger.

- (7) Sameksistensen af offentligt og privat ejede jernbanevirksomheder, som opererer på et kommercielt organiseret jernbanetransportmarked, kræver, at det klart fastlægges, hvilke statistiske informationer der skal leveres af alle jernbanevirksomheder og formidles af Eurostat.
- (8) I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, som er fastsat i traktatens artikel 5, er fastsættelsen af fælles statistiske standarder, som gør det muligt at producere harmoniserede data, en handling, som bedre kan gennemføres på fællesskabsplan; disse standarder skal anvendes i hver enkelt medlemsstat under opsyn af de organer og institutioner, som er ansvarlige for produktion af officielle statistikker.
- (9) Rådets forordning (EF) nr. 322/97 af 17. februar 1997 om fællesskabsstatistikker<sup>15</sup> udgør referencerammen for de bestemmelser, der fastsættes ved denne forordning.
- (10) Eftersom de foranstaltninger, der er nødvendige for at kunne gennemføre denne forordning, er generelle foranstaltninger som omhandlet i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>16</sup>, skal de vedtages efter den forskriftsprocedure, som er omhandlet i afgørelsens artikel 5.
- (11) Udvalget for Det Statistiske Program, der er nedsat ved Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom<sup>17</sup> er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 3 i nævnte afgørelse -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

### *Artikel 1*

#### **Formål**

Formålet med denne forordning er at opstille fælles regler for produktion af fællesskabsstatistikker vedrørende jernbanetransport.

### *Artikel 2*

#### **Anvendelsesområde**

Denne forordning omfatter alle jernbaner i Den Europæiske Union. Hver medlemsstat indberetter statistiske oplysninger om transporten inden for sit nationale område. Medlemsstaterne kan undtage følgende jernbaner fra denne forordnings anvendelsesområde:

- jernbanevirksomheder, som udelukkende eller hovedsagelig opererer inden for industri anlæg eller lignende anlæg, herunder havne

---

<sup>14</sup> EFT L 350 af 23.12.1980, s. 23.

<sup>15</sup> EFT L 52 af 22.2.1997, s. 1.

<sup>16</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>17</sup> EFT L 181 af 28.6.1989, s. 47.

- jernbanevirksomheder, som hovedsagelig drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, som f.eks. veteranjernbaner
- andre jernbanevirksomheder, som tilsammen tegner sig for mindre end 2 % af den samlede jernbanegods- eller jernbanepassagertransport i det indberettende land, målt i henholdsvis ton-km og passager-km. Denne tærskel kan tilpasses i overensstemmelse med proceduren i artikel 11, stk. 2.

### *Artikel 3*

#### **Definitioner**

1. I denne forordning forstås ved:
  - 'indberettende land': den medlemsstat, der indberetter data til Eurostat
  - 'nationale myndigheder': de nationale statistiske kontorer og andre organer, som i de enkelte medlemsstater er ansvarlige for produktionen af fællesskabsstatistikker
  - 'jernbanevirksomhed': offentlig eller privat virksomhed, som leverer tjenesteydelser i forbindelse med transport af gods og/eller passagerer med jernbane
2. Definitionerne i stk. 1 kan tilpasses, og supplerende definitioner, som måtte være nødvendige for at sikre en harmonisering af statistikken, kan vedtages efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

### *Artikel 4*

#### **Indsamling af data**

1. De statistikker, der skal indsamles, er angivet i bilagene til denne forordning. De omfatter følgende type data:
  - årlige statistikker over godstransport - detaljeret indberetning (bilag A)
  - årlige statistikker over godstransport - forenklet indberetning (bilag B)
  - årlige statistikker over passagertransport - detaljeret indberetning (bilag C)
  - årlige statistikker over passagertransport - forenklet indberetning (bilag D)
  - kvartalsvise statistikker over gods- og passagertransport (bilag E)
  - regionale statistikker over gods- og passagertransport (bilag F)
  - statistikker over trafikstrømme på jernbanenet (bilag G)
  - statistikker over ulykker (bilag H)
2. I bilag B og D er angivet, hvilke data der skal indberettes i forbindelse med forenklet indberetning, som kan anvendes af medlemsstaterne som alternativ til den normale detaljerede indberetning (bilag A og C). De regler, medlemsstaterne skal anvende til

at bestemme, hvilke virksomheder der kan anvende den forenkede indberetning, vedtages efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

3. For hver type data indeholder det pågældende bilag:
  - listen over variabler og de relevante måleenheder
  - referenceperioder og hyppighed
  - listen over tabeller med opdeling for hver tabel
  - fristerne for indberetning af data
  - den første referenceperiode, for hvilken der skal indberettes data
  - om nødvendigt supplerende anmærkninger.
4. Medlemsstaterne skal også fremlægge en liste over de jernbanevirksomheder, for hvilke der leveres statistikker, som angivet i bilag I.
5. I forbindelse med denne forordning skal godset klassificeres i overensstemmelse med bilag J. Farligt gods skal desuden klassificeres i overensstemmelse med bilag K.
6. Bilagens indhold kan tilpasses efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

#### *Artikel 5*

#### **Datakilder**

1. Medlemsstaterne kan udpege en hvilken som helst offentlig eller privat organisation til at deltage i indsamlingen af de data, der kræves i henhold til denne forordning.
2. De nødvendige data kan tilvejebringes ved anvendelse af en eller flere af følgende kilder:
  - obligatoriske undersøgelser
  - administrative data, herunder data indsamlet af tilsynsmyndighederne
  - statistiske beregningsmetoder
  - data leveret til brancheorganisationer inden for jernbanesektoren
  - ad hoc-undersøgelser
3. De nationale myndigheder træffer foranstaltninger til at koordinere de anvendte datakilder og sikre kvaliteten af de statistikker, der indberettes til Eurostat.

## *Artikel 6*

### **Indberetning af statistikker til Eurostat**

1. Medlemsstaterne skal til Eurostat indberette de statistikker, der er angivet i artikel 4.
2. Foranstaltninger til indberetning af de statistikker, der er angivet i artikel 4, fastlægges efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

## *Artikel 7*

### **Formidling af data**

1. De data, der er angivet i bilag A-H til denne forordning, formidles af Eurostat. Men hvis en jernbanevirksomhed anmoder de nationale myndigheder herom, vil data, som gør det muligt indirekte at identificere jernbanevirksomheden, og som ikke er til rådighed for offentligheden på nationalt plan, ikke blive distribueret, eller de vil blive omarbejdet, så at de ikke krænker den statistiske fortrolighed, hvis de formidles. Sådanne anmodninger - med de fornødne understøttende oplysninger - skal notificeres til Eurostat af de nationale myndigheder.
2. De oplysninger, der indberettes i henhold til bilag I, må kun formidles, såfremt der fastlægges særlige bestemmelser for en sådan formidling efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

## *Artikel 8*

### **Statistikernes kvalitet**

1. For at bistå medlemsstaterne med at opretholde kvaliteten af statistikkerne på dette område udarbejder og offentliggør Eurostat metodologiske anbefalinger. Disse anbefalinger skal tage hensyn til bedste praksis hos de nationale myndigheder, jernbanevirksomhederne og brancheorganisationerne inden for jernbanesektoren.
2. Kvaliteten af de statistiske data evalueres af Eurostat. I dette øjemed leverer medlemsstaterne på anmodning af Eurostat oplysninger om de metoder, der er anvendt til at producere statistikkerne.

## *Artikel 9*

### **Rapport**

Når der indsamlet data i tre år, sender Kommissionen en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de erfaringer, der er indhøstet i forbindelse med det arbejde, der er udført i medfør af denne forordning. Rapporten skal indeholde resultaterne af den kvalitetsevaluering, der er omtalt i artikel 8. Den skal også indeholde en evaluering af fordelene ved at have statistiske oplysninger til rådighed på dette område, omkostningerne i forbindelse med udarbejdelsen af disse statistikker og den byrde, dette medfører for virksomhederne.

## *Artikel 10*

### **Gennemførelsesprocedurer**

Følgende gennemførelsesforanstaltninger træffes efter proceduren i artikel 11, stk. 2:

- tilpasning af tærsklen for statistisk dækning af jernbanetransporten (artikel 2)
- tilpasning af definitionerne og vedtagelse af yderligere definitioner (artikel 3)
- tilpasning af bilagenes indhold (artikel 4)
- vedtagelse af regler for anvendelse af forenklet indberetning (artikel 4)
- foranstaltninger til indberetning af data til Eurostat (artikel 6)
- formidling af de oplysninger, der indberettes i henhold til bilag I (artikel 7).

## *Artikel 11*

### **Procedure**

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Det Statistiske Program, som er nedsat ved artikel 1 i Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom<sup>18</sup>.
2. Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF<sup>19</sup> omhandlede forskriftsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7, stk. 3, og artikel 8.
3. Det i artikel 5, stk. 6, i Rådets afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er 3 måneder.

## *Artikel 12*

### **Direktiv 80/1177/EØF**

1. Medlemsstaterne indberetter resultater for året 2001 i overensstemmelse med direktiv 80/1177/EØF.
2. Direktiv 80/1177/EØF ophæves med virkning fra 1. januar 2002.

## *Artikel 13*

### **Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

---

<sup>18</sup> EFT L 181 af 28.6.1989, s. 47.

<sup>19</sup> EFT L 184 af 17.7.1999 s. 23.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG A**

### **ÅRLIG STATISTIK OVER GODSTRANSPORT - DETALJERET INDBERETNING**

Liste over variabler og måleenheder	transporteret gods i: – ton – ton-km  antal transporterede intermodale transportenheder: – antal – TEU (europæiske tonnageenheder) (for containere o veksellad)
Referenceperiode	år
Hyppighed	hvert år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel A1: transporteret gods, efter transporttype  Tabel A2: transporteret gods, efter godstype (bilag J)  Tabel A3: transporteret gods (international trafik og transittrafik) efter pålæsningsland og aflæsningsland  Tabel A4: transporteret gods, efter kategori af farligt gods (bilag K)  Tabel A5: transporteret gods, efter ladningstype  Tabel A6: transporteret gods i intermodale transportenheder, efter transporttype og transportenhedstype  Tabel A7: antal transporterede intermodale transportenheder med ladning, efter transporttype og efter transportenhedstype  Tabel A8: antal transporterede tomme intermodale transportenheder, efter transporttype og efter transportenhedstype
Frist for indberetning af data	5 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	2002

Anmærkninger	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transporttypen opdeles som følger: <ul style="list-style-type: none"> <li>- national</li> <li>- international-indgående</li> <li>- international-udgående</li> <li>- transit</li> </ul> </li> <li>2. Forsendelsestype opdeles som følger: <ul style="list-style-type: none"> <li>- fulde togladninger</li> <li>- fulde vognladninger</li> <li>- andet</li> </ul> </li> <li>3. Transportenhedstype opdeles som følger: <ul style="list-style-type: none"> <li>- containere og veksellad</li> <li>- sættevogne (ikke-ledsagede)</li> <li>- vejkøretøjer (ledsagede)</li> </ul> </li> <li>4. For så vidt angår tabel A3 kan Eurostat og medlemsstaterne træffe foranstaltninger med henblik på at lette konsolideringen af data, der stammer fra virksomheder i andre medlemsstater, med henblik på at sikre kohærens mellem disse data.</li> <li>5. For så vidt angår tabel A4 skal medlemsstaterne angive, hvilke kategorier af trafik der eventuelt ikke er medregnet i dataene.</li> </ol>
--------------	---

## **BILAG B**

### **ÅRLIGE STATISTIKKER OVER GODSTRANSPORT - FORENKLET INDBERETNING**

Liste over variable og måleenheder	transporteret gods i - ton - ton-km
Referenceperiode	år
Hyppighed	hvert år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel B1: transporteret gods, efter transporttype Tabel B2: transporteret gods med intermodale transportenheder, efter transporttype
Frist for indberetning af data	5 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	2002
Anmærkninger	1. Transporttype opdeles som følger: - national - international-indgående - international-udgående - transit

## BILAG C

### ÅRLIGE STATISTIKKER OVER PASSAGERTRANSPORT - DETALJERET INDBERETNING

Liste over variabler og måleenheder	transporterede passagerer i: - antal passagerer - passager-km
Referenceperiode	år
Hyppighed	hvert år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel C1: transporterede passagerer, efter transporttype (foreløbige data, kun antal passagerer)  Tabel C2: transporterede internationale passagerer, efter indstigningsland og efter udstigningsland (foreløbige data, kun antal passagerer).  Tabel C3: transporterede passagerer, efter transporttype (endelige konsoliderede data)  Tabel C4: internationale transporterede passagerer, efter indstigningsland og efter udstigningsland (endelige konsoliderede data, kun antal passagerer).
Frist for indberetning af data	8 måneder efter referenceperiodens slutning (tabel C1, C2)  14 måneder efter referenceperiodens slutning (tabel C3, C4)
Første referenceperiode	2003
Anmærkninger	1. Transporttype opdeles som følger: - national - international  2. For så vidt angår tabel C1 og C2 kan medlemsstaterne indberette foreløbige data kun baseret på billetsalget i det indberettende land. For så vidt angår tabel C3 og C4 skal medlemsstaterne indberette endelige konsoliderede data, herunder oplysninger fra billetsalget uden for det indberettende land. Disse oplysninger kan fås enten direkte hos de nationale myndigheder i andre lande eller via internationale billetudligningsordninger.

## **BILAG D**

### **ÅRLIGE STATISTIKKER OVER PASSAGERTRANSPORT - FORENKLET INDBERETNING**

Liste over variabler og måleenheder	transporterede passagerer i: - antal passagerer - passager-km
Referenceperiode	år
Hyppighed	hvert år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel D1: transporterede passagerer
Frist for indberetning af data	8 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	2003
Anmærkninger	1. For så vidt angår tabel D1 kan medlemsstaterne indberette data baseret på billetsalget i det indberettende land alene, lige som for tabel C1's vedkommende.

## **BILAG E**

### **KVARTALSSTATISTIKKER OVER GODS- OG PASSAGERTRANSPORT**

Liste over variabler og måleenheder	transporteret gods i: - ton - ton-km  transporterede passagerer i: - antal passagerer - passager-km
Referenceperiode	kvartal
Hyppeghed	hvert kvartal
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel E1: transporteret gods Tabel E2: transporterede passagerer
Frist for indberetning af data	3 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	Første kvartal af 2002
Anmærkninger	1. Tabel E1 og E2 kan indberettes på basis af foreløbige data, herunder anslåede data. For så vidt angår tabel E2 kan medlemsstaterne indberette data baseret på billetsalget i det indberettende land alene.  2. Disse statistiske oplysninger skal leveres for de virksomheder, der er omfattet af bilag A og C.

## **BILAG F**

### **REGIONALE STATISTIKKER OVER GODS- OG PASSAGERTRANSPORT**

Liste over variabler og måleenheder	transporteret gods i: - ton  transporterede passagerer i: - antal passagerer
Referenceperiode	et år
Hyppeghed	hvert 5 år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel F1: national godstransport efter pålæsningsregion og aflæsningsregion (NUTS 2)  Tabel F2: international godstransport efter pålæsnings- og aflæsningsregion (NUTS 2)  Tabel F3: national passagertransport efter påstigningsregion og afstigningsregion (NUTS 2)  Tabel F4: international passagertransport efter påstigningsregion and afstigningsregion (NUTS 2)
Frist for indberetning af data	12 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	2003
Anmærkninger	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ligger pålæsnings- eller aflæsningsstedet (tabel F1, F2) eller påstignings- eller afstigningsstedet (tabel F3, F4) uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, skal medlemsstaterne kun angive landet.</li><li>2. Med henblik på at bistå medlemsstaterne ved udarbejdelsen af disse tabeller skal Eurostat levere medlemsstaterne en liste over UIC-stationskoder og de tilsvarende NUTS-koder.</li><li>3. For så vidt angår tabel F3 and F4 kan medlemsstaterne indberette data baseret på billetsalget.</li><li>4. Disse statistiske oplysninger skal leveres for de virksomheder, der er omfattet af bilag A og C.</li></ol>

## **BILAG G**

### **STATISTIKKER OVER TRAFIKSTRØMME PÅ JERNBANENETTET**

Liste over variabler og måleenheder	godstransport: - antal tog  passagertransport: - antal tog
Referenceperiode	et år
Hyppighed	hvert femte år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel G1: godstransport, efter netafsnit  Tabel G2: passagertransport, efter netafsnit
Frist for indberetning af data	18 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	2005
Anmærkninger	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Medlemsstaterne skal fastlægge et sæt netafsnit, som mindst skal omfatte det transeuropæiske jernbanenet (TEN) på deres nationale område. De skal til Eurostat give oplysninger om:<ul style="list-style-type: none"><li>- de geografiske koordinater og andre data, som er nødvendige for at kunne identificere og kortlægge hvert enkelt netafsnit samt forbindelserne mellem afsnittene</li><li>- karakteristika (herunder kapacitet) for de tog, der trafikerer de enkelte netafsnit.</li></ul></li><li>2. Hvert netafsnit, som er en del af det transeuropæiske jernbanenet (TEN), skal identificeres ved hjælp af en ekstra attribut til dataposten for at gøre det muligt at kvantificere trafikken på det transeuropæiske jernbanenet (TEN).</li></ol>

## **BILAG H**

### **ULYKKESSTATISTIKKER**

Liste over variabler og måleenheder	- antal ulykker (tabel H1, H2) - antal dræbte (tabel H3) - antal alvorligt tilskadekomne (tabel H4)
Referenceperiode	år
Hyppighed	hvert år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	Tabel H1: antal ulykker, efter ulykkestype Tabel H2: antal ulykker i forbindelse med transport af farligt gods Tabel H3: antal dræbte, efter ulykkestype og efter personkategori Tabel H4: antal alvorligt tilskadekomne, efter ulykkestype og efter personkategori
Frist for indberetning af data	5 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	2002
Anmærkning	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ulykkestype opdeles som følger:<ul style="list-style-type: none"><li>- sammenstød (ekskl. ulykker i jernbaneoverskæringer i niveau)</li><li>- afsporinger</li><li>- ulykker i jernbaneoverskæringer i niveau</li><li>- personulykker forårsaget af rullende materiel i bevægelse</li><li>- andet</li><li>- i alt</li></ul></li><li>2. Tabel H2 har følgende opdeling:<ul style="list-style-type: none"><li>- samlet antal ulykker, hvori der er involveret mindst ét jernbanekøretøj, som transporterer farligt gods jf. listen i bilag K</li><li>- antal sådanne ulykker, hvor der frigøres farligt gods</li></ul></li><li>3. Personkategori opdeles som følger:<ul style="list-style-type: none"><li>- passagerer</li><li>- ansatte (herunder entreprenører, leverandører)</li><li>- andet</li><li>- i alt</li></ul></li><li>4. Dataene i tabel H1-H4 skal leveres for alle jernbaner,</li></ol>

	<p>der er omfattet af denne forordning.</p> <p>5. I de første fem år af anvendelsen af denne forordning kan medlemsstaterne indberette disse statistiske oplysninger i overensstemmelse med nationale definitioner, hvis der ikke foreligger data i overensstemmelse med de harmoniserede definitioner (vedtaget efter proceduren i artikel 11, stk. 2).</p>
--	--

## **BILAG I**

### **LISTE OVER JERNBANEVIRKSOMHEDER**

Liste over variabler og måleenheder	se nedenfor
Referenceperiode	et år
Hyppighed	hvert år
Liste over tabeller med opdeling for hver enkelt tabel	se nedenfor
Frist for indberetning af data	5 måneder efter referenceperiodens slutning
Første referenceperiode	2002
Anmærkning	<p>Nedenstående oplysninger (tabel I1) skal leveres for hver jernbanvirksomhed, for hvilken der leveres data i overensstemmelse med bilag A-H.</p> <p>Disse oplysninger skal bruges til at:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– tjekke, hvilke virksomheder der er omfattet af tabellerne i bilag A-H</li><li>– validere, hvor stor dækning bilag A og C giver i relation til den samlede jernbanetransportaktivitet</li></ul>

Tabel I1		
	Identificering af datakilde	
I1.1	Indberettende land	
I1.2	Referenceår	
I1.3	Virksomhedens navn	
I1.4	Land, hvori virksomheden har sit hjemsted	
	Aktivitetstype	
I1.2.1	Godstransport: international	ja/nej

I1.2.2	Godstransport: national	ja/nej
I1.2.3	Passagertransport: international	ja/nej
I1.2.4	Passagertransport: national	ja/nej
I1.2.5	Passagertransport: metro eller letbane	ja/nej
	Transportaktivitetens omfang	
I1.3.1	Godstransport i alt (ton)	
I1.3.2	Godstransport i alt (ton-km)	
I1.3.3	Passagertransport i alt (passagerer)	
I1.3.4	Passagertransport i alt (passager-km)	
	Data medregnet i bilag A-H	
	Bilag A	ja/nej
	Bilag B	ja/nej
	Bilag C	ja/nej
	Bilag D	ja/nej
	Bilag E	ja/nej
	Bilag F	ja/nej
	Bilag G	ja/nej
	Bilag H	ja/nej

## **BILAG J**

### **KLASSIFIKATION AF GODS**

Følgende grupper af varer skal anvendes, indtil der er opstillet en ny nomenklatur efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

Vare-grupper	Kapitel i NST/R	Grupper i NST/R	Betegnelse
1	0	01	Korn
2		02, 03	Kartofler, andre friske eller frosne grøntsager og friske frugter
3		00, 06	Levende dyr, sukkerroer
4		05	Træ og kork
5		04, 09	Tekstilvarer og affald deraf, andre råmaterialer af animalsk eller vegetabilsk oprindelse
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Næringsmidler og foder
7		18	Olieholdige frø og frugter, fedtstoffer
8	2	21, 22, 23	Fast brændsel af mineralsk oprindelse
9	3	31	Råolie
10		32, 33, 34	Mineralolieprodukter
11	4	41, 46	Jernmalme, skrot og støv fra højovne
12		45	Ikke-jernholdige mineraler og affald deraf
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Produkter fra metalindustrien
14	6	64, 69	Cement, kalk, andre byggematerialer, bearbejdede
15		61, 62, 63, 65	Ubearbejdede eller bearbejdede mineraler
16	7	71, 72	Naturlige eller bearbejdede gødningsstoffer

17	8	83	Kulkemiske produkter, tjære
18		81, 82, 89	Kemiske produkter, undtagen kulkemiske produkter og tjære
19		84	Cellulose og affald deraf
20	9	91, 92, 93	Køretøjer og transportmidler, maskiner, motorer, også afmonterede, og dele dertil
21		94	Metalvarer
22		95	Glas, glasvarer, keramiske produkter
23		96, 97	Læder, tekstiler, beklædning, diverse bearbejdede varer
24		99	Diverse varer

## **BILAG K**

### **KLASSIFIKATION AF FARLIGT GODS**

- 1 Eksplosivstoffer og genstande med eksplosivstof
- 2 Komprimerede, fordråbede eller under tryk opløste gasser
- 3 Brandfarlige væsker
- 4.1 Brandfarlige faste stoffer
- 4.2 Selvantændelige stoffer
- 4.3 Stoffer som ved kontakt med vand udvikler brandfarlige gasser
- 5.1 Oxiderende (brandnærende) stoffer
- 5.2 Organiske peroxider
- 6.1 Giftige stoffer
- 6.2 Smittefarlige stoffer
- 7 Radioaktive stoffer
- 8 Ætsende stoffer
- 9 Diverse farlige stoffer og genstande

NB: Der er her tale om de kategorier, som er defineret i reglementet for international befording af farligt gods med jernbane (som regel omtalt under forkortelsen RID), og som anvendes i forbindelse med Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefording af farligt gods og senere ændringer<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25. De seneste ændringer findes i Kommissionens direktiv 96/87/EF af 13. december 1996 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 96/49/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefording af farligt gods, EFT L 335 af 24.12.1996, s. 45.

## **FINANSIERINGSOVERSIGT**

### **1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE**

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om statistik over jernbanetransport

### **2. BUDGETPOST**

Sektion III (Kommissionen), del B

Artikel B5-600 og B5-600A

### **3. RETSGRUNDLAG**

Traktatens artikel 285.

### **4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN**

#### **4.1 Foranstaltningens generelle formål**

Formålet med den foreslåede forordning er at fastlægge fælles regler for produktion af fællesskabsstatistikker over jernbanetransport. Disse statistikker er nødvendige for at kunne overvåge fællesskabspolitikernes indvirkning på jernbanetransporten (herunder den intermodale transport) og støtte den løbende udarbejdelse af politikker på dette område.

Forordningen skal erstatte det eksisterende direktiv (Rådets direktiv 80/1177/EØF af 4. december 1980 om statistisk registrering af godstransporten med jernbane inden for rammerne af en regional statistik), på basis af hvilket der kun leveres data om godstransport, og som ikke længere helt kan gennemføres efter hensigten, da der heri som dataleverandører er angivet en række jernbaneforvaltninger, der ikke længere eksisterer.

Forordningen indeholder et sæt statistiske tabeller vedrørende transport af gods og passagerer med jernbane og vedrørende togulykker. Den indeholder desuden en række vigtige definitioner, som er nødvendige for at sikre, at statistikkerne er sammenlignelige. Endvidere indeholder den regler om, hvilke jernbanevirksomheder der er omfattet af disse statistikker, og om de nationale myndigheders og andre organisationers rolle i forbindelse med indsamling og indberetning af data. Endelig indeholder den bestemmelser om den fremtidige vedtagelse af regler for, hvilke datatransmissionsformater der skal anvendes formater for indberetning af data samt for den fremtidige tilpasning af forordningen, f.eks. gennem ændring af definitionerne og listen over tabeller.

## **4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse**

Den første referenceperiode for indsamling af statistiske oplysninger i henhold til denne forordning vil være året 2002. Forordningen vil være gældende, indtil den ophæves. Dens bestemmelser kan tilpasses via en udvalgsprocedure.

## **5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE**

### **5.1 Obligatoriske udgifter/Ikke-obligatoriske udgifter**

Ikke-obligatoriske udgifter.

### **5.2 Opdelte bevillinger/Ikke-opdelte bevillinger**

Opdelte bevillinger.

### **5.3 Indtægtstype**

Salg af statistikker via publikationer og databaser vil delvis dække Eurostats produktionsomkostninger.

## **6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART**

Det er hensigten, at de nationale myndigheders arbejde i forbindelse med indsamling og indberetning af data skal finansieres af medlemsstaterne uden finansiel støtte fra Fællesskabet.

Eurostats arbejde med at udarbejde og publicere fællesskabsmetodologien og med at bearbejde, analysere og formidle dataene vil blive dækket fuldt ud. Om nødvendigt vil dette arbejde blive udført på basis af undersøgelseskontrakter og kontrakter om levering af tjenesteydelser. Ekspertmøder vil også kunne finansieres fuldt ud.

## **7. FINANSIELLE VIRKNINGER**

### **7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (forholdet mellem gennemsnitsomkostningerne pr. enhed og de samlede omkostninger)**

Omkostninger i forbindelse med arbejde udført af nationale myndigheder: disse omkostninger er ikke anslået her, da der ikke påtænkes ydet finansiel støtte hertil.

Omkostninger i forbindelse med arbejde udført af Eurostat: baseret på erfaringerne i forbindelse med det eksisterende rådsdirektiv 80/1177.

## 7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Forpligtelsesbevillinger - mio. EUR (i løbende priser)

Elementer	2001	2002	2003	2004	2005	I alt 2001-2005	Følgende år (pr. år)
Forberedende aktioner (udarbejdelse af metodologi og fastsættelse af datatransmissionsformater)	0,08	0,04	0,04	-	-	0,16	-
Bearbejdelse og analyse af data	-	0,04	0,04	0,08	0,08	0,24	0,08
I alt	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,4	0,08

## 7.3 Udgifter til undersøgelser, eksperter m.m. inkluderet i budgettets del B

Forpligtelsesbevillinger - mio. EUR (i løbende priser)

	2001	2002	2003	2004	2005	I alt 2001-2005	Følgende år (pr. år)
- Undersøgelser	-	-	-	-	-	-	-
- Ekspertmøder	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05	0,01
- Information og publikationer	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,1	0,02
I alt	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,15	0,03

## 7.4 Forfaldsplan for forpligtelses-/betalingsbevillinger

mio. EUR

	2001	2002	2003	2004	2005	I alt 2001- 2005	Følgende år (pr. år)
Forpligtelsesbevillinger	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,55	0,11
Betalingsbevillinger							
2001	0,08					0,08	
2002	0,03	0,08				0,11	
2003		0,03	0,08			0,11	
2004			0,03	0,08		0,11	
2005 og efterfølgende år				0,03	0,08	0,11	0,11
Total	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,52	0,11

## 8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Der er indført, eller der er ved at blive indført, nye regler og procedurer for de vigtigste budgetprocedurer: indkaldelse af bud, tilskud, forpligtelser, kontrakter og betalinger. Proceduremanualerne stilles til rådighed for alle, der deltager i udarbejdelsen af retsakter med finansielt indhold, så at de kan få klarhed over kompetenceområderne, forenkle arbejdsgangen og informere sig om de centrale kontrolpunkter. Manualerne vil med regelmæssige mellemrum blive revideret og opdateret.

## 9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

### 9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

- Specifikke mål: tilknytning til det generelle mål

De specifikke mål for denne foranstaltning er:

- (1) at forsyne brugerne med fællesskabsstatistikker over transport af gods og passagerer med jernbane og statistikker over togulykker, herunder:
  - detaljerede årlige statistikker over godstransport, herunder intermodal transport
  - detaljerede årlige statistikker over transport af passagerer med jernbane
  - sammenfattende kvartalsstatistikker over gods- og passagertransport
  - statistikker over gods- og passagerstrømme mellem regionerne

- statistikker over gods- og passagertrafik på det transeuropæiske jernbanenet (TEN)
  - statistikker over togulykker
- (2) at sikre, at disse statistikker indsamles og formidles under anvendelse af harmoniserede begreber og definitioner
- Målgruppe: der sondres eventuelt efter målsætninger, angiv de endelige modtagere af EF-finansieringen og de benyttede formidlere

De begunstigede i forbindelse med denne foranstaltning er brugerne af jernbanetransportstatistikker: EU-institutioner, medlemsstatsregeringer, reguleringsorganer og infrastrukturmyndigheder for jernbanerne i medlemsstaterne, jernbanevirksomheder, faglige sammenslutninger, virksomheder og privatpersoner, der benytter sig af jernbanernes passager- og godstransportservice, virksomheder, der leverer varer og tjenester til jernbanetransportsektoren, forskere og medier.

Der påtænkes ikke ydet EF-støtte.

## **9.2 Begrundelse for foranstaltningen**

- Behovet for EF-støtte, især under hensyntagen til nærhedsprincippet

Der påtænkes ikke ydet EF-støtte.

## **9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen**

De statistiske data, der indsamles i henhold til denne forordning, vil blive underkastet en kvalitetsevaluering, som vil omfatte en revision af den metodologi, medlemsstaterne anvender til at producere statistikkerne (forordningens artikel 8).

Der vil desuden efter 3 års forløb til Europa-Parlamentet og Rådet blive afleveret en rapport om resultaterne af kvalitetsevalueringen samt en analyse af fordelene ved disse statistikker i forhold til omkostningerne og byrden for virksomhederne (artikel 9).

## **10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (DET ALMINDELIGE BUDGETS SEKTION III, DEL A)**

Behovene for menneskelige og administrative ressourcer vil blive dækket inden for rammerne af bevillingerne til det generaldirektorat, der varetager forvaltningen (EUROSTAT).

Den faktiske afsættelse af de nødvendige administrative ressourcer sker ved Kommissionens årlige afgørelse om ressourcetildeling, bl.a. under hensyntagen til antallet af ansatte og de supplerende beløb, der måtte være tildelt af budgetmyndigheden.

## 10.1 Indvirkningen på antallet af stillinger

Stillingstype		Antal ansatte, der skal tilknyttes forvaltningen af foranstaltningen	heraf		varighed
			ved anvendelse af eksisterende ressourcer i det pågældende generaldirektorat eller den pågældende tjeneste	ved anvendelse af yderligere ressourcer	
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A	0,5		0,2	ikke nærmere angivet
	B	0,5		0,3	
	C			0,2	
Andre ressourcer					
I alt		1		0,5	0,5

## 10.2 De menneskelige ressourcers samlede finansielle indvirkning

EUR

	Beløb	Beregningsmetode
Tjenestemænd	108 000 €/år	Gennemsnitlige omkostninger for A/B-tjenestemand = 108 000 €/år (baseret på afsnit A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-7)
Midlertidigt ansatte		
Andre ressourcer (anfør budgetpost)		
I alt	108 000 €/år	

## 10.3 Forøgelse af andre driftsudgifter som følge af foranstaltningen

Der forventes ikke nogen forøgelse af andre driftsudgifter. Udgifterne til arbejdsgrupper og tjenesterejser osv. vil svare til udgifterne i forbindelse med Rådets direktiv 80/1177, som vil blive afløst af den nye forordning. De nuværende årlige udgifter er på ca. 9 000 EUR om året for arbejdsgruppemøder og 3 000 EUR om året for tjenesterejser.

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTE VIRKSOMHEDER (SMV'er)

#### FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om statistik over jernbanetransport

#### DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2000)nnn

#### FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Fællesskabslovgivning om statistik er nødvendig for kunne opstille fælles statistiske standarder for de statistiske data med henblik på at opnå en høj grad af sammenlignelighed mellem data, som indsamles i forskellige medlemsstater. Sammenlignelighed kræves af alle brugere, ikke kun på fællesskabsplan, men også inden for medlemsstaterne og i de berørte virksomheder. Dertil kommer, at virksomhederne, i og med at de alle er forpligtet til at levere statistiske data, får garanti for, at de ikke placeres i en konkurrencemæssigt ufordelagtig situation ved at levere data, hvilket kan være et problem, når der leveres data på helt frivillig basis.

Formålet med forslaget til forordning er at opstille fælles regler for produktion af fællesskabsstatistikker vedrørende jernbanetransport. Forordningen indeholder et sæt statistiske tabeller vedrørende transport af gods og passagerer med jernbane og vedrørende togulykker, og den indeholder desuden en række vigtige definitioner, som er nødvendige for at sikre, at statistikkerne er sammenlignelige. Endvidere indeholder den regler om, i hvilket omfang jernbanevirksomhederne er omfattet af disse statistikker, og om de nationale myndigheders og andre organisationers rolle i forbindelse med indsamling og indberetning af data. Den indeholder også bestemmelser om den fremtidige vedtagelse af regler for datatransmissionsformater, samt for den fremtidige tilpasning af forordningen, f.eks. gennem ændring af definitionerne og listen over tabeller.

#### KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?
  - Hvilken erhvervssektor berøres?Jernbanevirksomheder (jernbaneoperatører).
  - Berøres SMV'er i højere grad end store virksomheder?

Tidligere blev jernbanetransportydelse som regel leveret af en enkelt jernbaneforvaltning i hver medlemsstat, som også leverede statistiske oplysninger både til de nationale myndigheder og til Eurostat. Med den gradvist stigende deregulering og omstrukturering af jernbanerne i de seneste år har de fleste medlemsstater nu en infrastrukturforvalter og en række driftsvirksomheder, som kan variere i størrelse fra meget store virksomheder (efterfølgerne for de tidligere jernbaneforvaltninger) til meget små virksomheder. I de fleste tilfælde er der én dominerende hovedoperatør (sometider én operatør for godstransport og én for passagertransport) med 80 % eller mere af markedet (målt i mængde). De nye mindre operatører er allerede ved at have en vis størrelse, og deres markedsandel forventes at vokse; et af formålene med denne forordning er at overvåge denne vækst.

Forordningen stiller stort set samme krav om data fra alle jernbanevirksomheder, men den giver medlemsstaterne mulighed for at vælge forenklet indberetning for de virksomheder, som (tilsammen) tegner sig for mindre end 10 % af det samlede marked, målt i mængde. Dertil kommer, at medlemsstaterne kan undlade at indberette statistiske oplysninger vedrørende de mindste operatører (dem, som tilsammen tegner sig for mindre end 2 % af det samlede marked) samt visse særlige kategorier af operatører, såsom jernbaner, der drives for at tilgodese turistmæssige formål.

– Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EF?

Nej.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

Jernbanevirksomhederne skal trække data ud fra deres interne informationssystemer og udarbejde sammenfattende rapporter, som fremsendes til den nationale myndighed, der har ansvaret for udarbejdelse af jernbanestatistikker og for indberetning af disse til Eurostat. I praksis producerer de fleste jernbanevirksomheder allerede disse rapporter til brug for deres egen administration og deres aktionærer, og de leverer også allerede sådanne data til brancheorganisationer, som f.eks. Den Internationale Jernbanesammenslutning (UIC). Derfor skulle ekstraomkostningerne for virksomhederne også være ubetydelige.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

– For beskæftigelsen?

Ingen.

– For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?

Ingen.

– For virksomhedernes konkurrenceevne?

De statistikker, som vil blive tilgængelige via denne forordning, vil være til hjælp for de jernbanevirksomheder, som ønsker at benchmarke deres virksomhed mod erhvervets gennemsnit. Denne forordning kan derfor hjælpe med til at forbedre konkurrenceevnen for virksomhederne i denne sektor.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Ja, det indeholder bestemmelser om forenklet indberetning, for så vidt angår små virksomheder, se punkt 2 ovenfor.

## HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter

Det Europæiske Jernbanefællesskab (CER): CER anførte, at den tekniske høring vedrørende dette forslag ville blive uddelegeret til Den Internationale Jernbanesammenslutning (UIC).

Den Internationale Jernbanesammenslutning (UIC): UIC er den vigtigste brancheorganisation for tekniske spørgsmål vedrørende jernbaner, herunder statistik. Eurostat arbejder tæt sammen med UIC om alle projekter vedrørende jernbanestatistik, og UIC deltager regelmæssigt i Eurostats arbejdsgruppe vedrørende jernbanetransportstatistik, som holder møde én gang om året. Vedrørende dette forslag er UIC blevet hørt som følger:

- UIC deltog aktivt i fire møder i Eurostats arbejdsgruppe vedrørende jernbanetransportstatistik, hvor forslaget blev diskuteret (november 1997, januar 1999, januar 2000, april 2000). På disse møder støttede UIC de principper, som ligger til grund for forordningen, og kom med en række forslag til forbedring af tekstudkastet, hvoraf nogle er indarbejdet i det endelige udkast.
- Eurostat fremlagde forordningen i hovedtræk på et UIC-seminar om "Statistik og fortrolighed" i september 1999. Det lod til, at deltagerne i dette seminar (som repræsenterede jernbanevirksomhederne) i det store og hele delte Eurostats opfattelse (som støttedes af UIC), at en begrænset offentliggørelse af driftsdata giver kollektive fordele til alle virksomheder, uden at det skader virksomhedernes kommercielle interesser.
- I september 1999 fremlagde Eurostat også et foreløbigt udkast til forordning for styringsudvalget for UIC's statistikarbejdsgruppe. Medlemmerne af udvalget var ikke imod principperne i forordningen, men de fremkom med en række kritiske kommentarer og forslag til forbedring, hvoraf mange er blevet indarbejdet i senere ændringer af teksten. Efter dette møde sendte UIC udkastet rundt til sine medlemsvirksomheder med anmodning om kommentarer; en række yderligere kommentarer, hovedsagelig vedrørende detaljer, sendtes i januar 2000 til Eurostat enten via UIC eller direkte til Eurostats arbejdsgruppe vedrørende jernbanetransportstatistik (se nedenfor).

En række store jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere (SNCB-B, DB Cargo-D, SNCF-F, FS Italia-I, RHK-FIN, VR-FIN, SJ-S) har deltaget i regelmæssige møder i Eurostats arbejdsgruppe vedrørende jernbanetransportstatistik. De har støttet principperne i forordningen, men på mødet i januar 2000 gav de udtryk for betænkeligheder, især hvad angår de tekniske vanskeligheder ved at levere de detaljerede passagerdata, den overdrevne detaljeringsgrad for visse typer data (intermodale data, regionale data), og de definitioner, der var foreslået for visse variabelers vedkommende. Den nye udgave, som blev forelagt arbejdsgruppen i april 2000, indeholder en række ændringer, som skulle imødekomme denne kritik.