



Förordning om järnvägstransportstatistik

Finansdepartementet

2013-10-01

Dokumentbeteckning

KOM (2013) 611

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik vad gäller insamling av uppgifter om gods, passagerare och olyckor

Sammanfattning

Förslaget innebär förenklingar av förordningen om järnvägstransportstatistik. Syftet är att minska bördan för medlemsstater och uppgiftslämnare utan nämnvärt sänkt kvalitet på statistiken om transport av passagerare och gods på järnväg. Förslaget skulle samtidigt göra det möjligt att sprida aktuellare uppgifter om passagerartrafik. Förslaget innebär också att kommissionens befogenheter anpassas till artikel 290 om delegerade akter och artikel 291 om genomförandeakter i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Regeringen stöder förslaget men anser att kommissionens befogenhet att anta delegerade akter bör begränsas till en period om fem år.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Europeiska unionen antog 2011 vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* med konkreta förslag för att bygga upp ett konkurrenskraftigt transportsystem som ökar rörligheten, undanröjer hinder på viktiga områden och bidrar till tillväxt och sysselsättning. Samtidigt ska förslaget drastiskt minska Europas beroende av importerad olja och minska

koldioxidutsläppen. Enligt vitboken är en förutsättning för att inrätta ett gemensamt europeiskt transportområde att det skapas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det kan ske genom att man slutför liberaliseringen av marknaderna, vilket innebär att Europeiska järnvägsbyrån får utökade uppgifter inom järnvägssäkerhet för att bl.a. övervaka nationella säkerhetsåtgärder och verka för en successiv harmonisering av dem.

Tillgången till utförlig, aktuell statistik över järnvägstransporter blir allt viktigare med tanke på det ökande intresset för evidensbaserat beslutsfattande inom kommissionen och behovet av att övervaka framstegen mot målen i vitboken.

Kommissionen presenterade sitt förslag den 30 augusti 2013.

1.2 Förslagets innehåll

Minskad och förenklad rapportering

Medlemsstaterna ska i dag årligen lämna detaljerad rapportering över persontransporter enligt bilaga C och förenklad rapportering enligt bilaga D. Det sätt som statistik över persontransporter nu sprid på anses tvetydigt och inkonsekvent eftersom tidsfristerna för uppgiftslämnande är olika för förenklad och detaljerad rapportering. Några av de preliminära uppgifterna och de valfria uppgifterna för persontransporter ska lämnas inom samma tidsfrist som de förenklade uppgifterna, dvs. senast åtta månader efter referensperiodens slut.

Förslaget innebär att bilaga D och tabellerna C1 och C2 i bilaga C utgår, och att tidsfristen för överföring av slutliga passageraruppgifter minskas från 14 månader till 8 månader efter referensperiodens slut.

För konsekvensens skull föreslås också att bilaga B utgår.

Eftersom den förenklade rapporteringen föreslås avskaffas blir medlemsstaterna i stället skyldiga att för de minsta företagen under de angivna trösklarna rapportera ett totalvärde för de aggregerade indikatorerna enligt en ny bilaga L.

Av samma anledning föreslås att bilaga I utgår, eftersom den för närvarande bara används för att kontrollera täckningen mellan förenklad och detaljerad rapportering i förhållande till företagens totala järnvägsverksamhet.

Eftersom uppgifter om olyckor också samlas in av Europeiska järnvägsbyrån föreslås att bilaga H utgår.

För närvarande uttrycks rapporteringströsklarna i tonkilometer och passagerarkilometer. Eftersom betydande järnvägsverksamhet i vissa medlemsstater bara rör korta sträckor, föreslås att trösklarna sänks för både gods och passagerare så att så få viktiga uppgifter som möjligt försvinner. Av

samma anledning föreslås en dubbel tröskel för antal transporterade ton och tonkilometer för gods.

2013/14:FPM5

Av harmoniseringsskäl föreslås att uppgifter från järnvägsfraktsedeln (om sådan finns) används när förvaltningsuppgifter tjänar som källa.

Befogenheter att anta delegerade akter

Befogenheter att anta delegerade akter föreslås delegeras till kommissionen för att anpassa

- definitionerna i artikel 3, punkt 1 och införa kompletterande definitioner när så krävs för att ta hänsyn till utveckling som föranleder att en viss teknisk detaljgrad definieras för att garantera harmoniserad statistik,
- innehållet i bilagorna och trösklarna för rapportering enligt artikel 4, punkterna 1 och 3, för att ta hänsyn till den ekonomiska och tekniska utvecklingen.

När kommissionen utövar de delegerade befogenheterna ska den se till att de delegerade akterna inte innebär någon betydande ytterligare administrativ börda på medlemsstaterna eller uppgiftslämnarna. Befogenhet att anta delegerade akter ska ges till kommissionen tills vidare.

Befogenheter att anta genomförandeakter

För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av förordningen bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa element i de standardiserade kvalitetsrapporterna som rör formkrav, struktur, tidsintervall och jämförbarhet. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska regler är lagen (2001:99) om den officiella statistiken och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken. Förslaget väntas inte innebära någon förändring i det svenska regelverket.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för statsbudgeten. Förslaget påverkar inte unionens budget.

Enligt kommissionen torde förslaget leda till minskad börda på medlemsstater och uppgiftslämnare utan nämnvärt sänkt kvalitet på statistiken om transport av passagerare och gods på järnväg och samtidigt göra det möjligt att sprida aktuellare uppgifter om passagerartrafik.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen stöder förslaget men anser att kommissionens befogenhet att anta delegerade akter bör begränsas till en period om fem år som genom tyst medgivande förlängs med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har ännu inte tagit ställning till förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Statistiska centralbyrån (SCB) anser att kommissionen ska motivera de åtgärder som den vidtar genom delegerade akter med avseende på börda och kostnader för produktion. SCB anser vidare att kommissionens befogenhet att anta delegerade akter bör begränsas till en period om fem år. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Trafikanalys anser att förslagen kommer att påverka Sveriges statistikrapportering bara på det sättet att myndigheten slipper att dubbelrapportera olyckshändelser till både Eurostat och Europeiska järnvägsbyrån. De delar av förslagen som kan se ut som ökningar av myndighetens börda är det inte, eftersom myndigheten inte utnyttjat möjligheterna till förenklad rapportering för små företag eller lämnat preliminära uppgifter (myndigheten har i stället lämnat slutliga uppgifter direkt). Det föreslås vidare att stänga möjligheterna att först lämna preliminära uppgifter om passagerare inom 8 månader och sedan vänta ytterligare 6 månader med att lämna slutliga uppgifter. Trafikanalys har redan tidigare på frivillig basis lämnat slutliga uppgifter inom 8 månader. Förslaget påverkar alltså inte myndigheten. Också möjligheten till förenklad rapportering av verksamheten vid mindre järnvägsföretag är på väg att tas bort. Sverige har relativt många små järnvägsföretag och kan därför av nationella skäl inte avstå från en detaljerad insamling från denna grupp. Det innebär att myndigheten inte har utnyttjat möjligheten att göra förenklad rapportering till Eurostat. Följaktligen berörs Trafikanalys inte av förslaget att ta bort den möjligheten. Delegeringen av befogenheter till Eurostat brukar

vissa länder ha synpunkter på. Trafikanalys ser ingen anledning att hindra den utvecklingen när det gäller sådana definitioner och detaljer som myndigheten förstår att det är frågan om här.

2013/14:FPM5

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund är artikel 338.1 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Beslut fattas av rådet med kvalificerad majoritet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen har inte kommenterat förslaget utifrån subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen.

Enligt regeringens uppfattning är det enbart kommissionen som kan samordna den nödvändiga harmoniseringen av statistisk information på EU-nivån. Förslaget går inte heller utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att behandlas i rådets arbetsgrupp för statistik. Beslut kan förväntas under 2014.

4.2 Fackuttryck/termer

- Bilaga A: Årsstatistik över godstransporter – detaljerad rapportering.
- Bilaga B: Årsstatistik över godstransporter – förenklad rapportering.
- Bilaga C: Årsstatistik över persontransporter – detaljerad rapportering.
- Tabell C1: Transporterade passagerare, efter persontyp (preliminära uppgifter, endast antalet passagerare).
- Tabell C2: Transporterade internationella passagerare, efter land för påstigning och land för avstigning (preliminära uppgifter, endast antalet passagerare).

- Bilaga D: Årsstatistik över persontransporter – förenklad 2013/14:FPM5 rapportering.
- Bilaga E: Kvartalsvis statistik över gods- och persontransporter.
- Bilaga F: Regional statistik över gods- och persontransporter.
- Bilaga G: Statistik över trafikflödet på järnvägsnätet.
- Bilaga H: Statistik över olyckor.
- Bilaga I: Lista över järnvägsföretag.
- Bilaga J: Klassificering av gods.
- Bilaga K: Klassificering av farligt gods.
- Bilaga L: Järnvägsverksamhet.
- Tabell L1: Järnvägsverksamhet i fråga om godstransport.
- Tabell L2: Järnvägsverksamhet i fråga om persontransport.