

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0265/2001

11 juli 2001

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om
järnvägstransportstatistik
(KOM(2000) 798 – C5-0052/2001 – 2001/0048(COD))

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism

Föredragande: Juan Ojeda Sanz

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med fetkursiv stil. Kursiv stil används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT.....	5
FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	8
MOTIVERING	9

PROTOKOLLSIDA

Med en skrivelse av den 12 februari 2001 förelade kommissionen parlamentet, i enlighet med artikel 251.2 och artikel 285 i EG-fördraget, ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om järnvägstransportstatistik (KOM(2000) 798 - 2001/0048(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 15 februari 2001 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till ansvarigt utskott, och till budgetutskottet, utskottet för ekonomi och valutafrågor och utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, som utsetts till rådgivande utskott (C5-0052/2001).

Vid utskottssammanträdet den 20 mars 2001 utsåg utskottet för regionalpolitik, transport och turism Juan Ojeda Sanz till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 20 juni och 10 juli 2001 behandlade utskottet kommissionens förslag och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet enhälligt förslaget till lagstiftningsresolution.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Konstantinos Hatzidakis (ordförande), Rijk van Dam och Helmuth Markov (vice ordföranden), Juan Ojeda Sanz (föredragande), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda, (suppleant för Camilo Nogueira Román i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cesaro, Danielle Darras, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (suppleant för Dana Rosemary Scallon), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (suppleant för John Hume), Samuli Pohjamo, Adriana Poli Bortone, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Elisabeth Schroedter (suppleant för Reinhold Messner), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen, Demetrio Volcic, Ralf Walter (suppleant för Joaquim Vairinhos), och Mark Francis Watts.

Budgetutskottet, utskottet för ekonomi och valutafrågor och utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor beslutade den 3 april och 11 april 2001 att inte avge något yttrande.

Betänkandet ingavs den 11 juli 2001.

Fristen för att inge ändringsförslag kommer att anges i förslaget till föredragningslista för den sammanträdesperiod vid vilken betänkandet skall behandlas.

FÖRSLAG TILL RÄTTSAKT

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om järnvägstransportstatistik (KOM(2000) 798 – C5-0052/2001 – 2001/0048(COD))

Förslaget ändras på följande sätt:

Kommissionens förslag¹

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Skäl 4

(4) Gemenskapsstatistik över järnvägstransporter behövs även för *den europeiska myndigheten för järnvägar* i *enlighet med* Europaparlamentets och rådets direktiv *xx/xxx/EEG* om ändring av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar¹

EGT L, s.

(4) Gemenskapsstatistik över järnvägstransporter behövs även för *att de kontrollåtaganden som fastställs i artikel 10b* i Europaparlamentets och rådets direktiv *2001/12/EEG* om ändring av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar¹ *skall kunna uppfyllas.*

EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

Motivering

Vid det förlikningsförfarande om järnvägspaketet som avslutades den 22 november 2000 tog man i praktiken inte med möjligheten att införa ett europeiskt observationssystem för järnvägar. Det blir därför tydligare att hänvisa till kommissionens kontrollåtaganden i enlighet med artikel 10b i direktiv 2001/12/EEG.

Ändringsförslag 2 Artikel 2, inledningen

Denna förordning skall omfatta alla järnvägar i Europeiska unionen. Varje medlemsstat skall rapportera statistik över de transporter som sker på medlemsstatens territorium. Medlemsstaterna får från denna förordning undanta

Denna förordning skall omfatta alla järnvägar i Europeiska unionen. Varje medlemsstat skall rapportera statistik över de transporter som sker på medlemsstatens territorium. *Om ett företag verkar i fler än en medlemsstat skall de behöriga myndigheterna anmoda detta företag att för varje land i vilket det är verksamt lägga fram särskilda uppgifter så att statistik från de enskilda medlemsstaterna skall kunna upprättas.* Medlemsstaterna

¹ EGT C 180, 26.6.2001, s. 94.

får från denna förordning undanta

Motivering

Man bör även fastställa bestämmelser för sådana fall då ett företag har kontor i en annan medlemsstat.

Ändringsförslag 3 Artikel 4, punkt 1, strecksats 8a (ny)

- statistik över investeringar i järnvägsinfrastrukturnät, uppdelad enligt nättyp (transeuropeiskt järnvägsnät, nationella eller lokala nät), region och finansieringskälla (EU, medlemsstat, lokal myndighet, privat eller statlig finansiering).

Motivering

För att uppfylla de kontrollåtaganden som fastställs i artikel 10b i direktiv 2001/12/EEG och för att bidra till den rapport som kommissionen skall lägga fram i enlighet med artikel 10b.4, i synnerhet när det gäller de bestämmelser som avser det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter och infrastruktur, behöver man bara samla in trafikuppgifter. Dessa uppgifter är av stor, men likväl begränsad betydelse, eftersom de är beroende av i vilket skick nätet befinner sig. Man bör därför komplettera uppgifterna om trafiken och tillräckligt noggrant klassificera (enligt berörd nättyp, berörd region och finansieringskälla) uppgifter relaterade till infrastrukturinvesteringar. Det handlar i detta fall dessutom om viktiga indikatorer som bidrar till att utveckla regionalpolitikens transportaspekter och politiken för de transeuropeiska näten med avseende på de skyldigheter förknippade med fysisk planering som fastställs i skäl 2 i detta förslag till förordning.

Ändringsförslag 4 Bilaga G, spalt 2, stycke 2

transporterade passagerare i:
- antal tåg

transporterade passagerare i:
- antal tåg (***för internationella tåg, nationella tåg, Intercity-tåg och interregionala tåg***)

Motivering

Det finns skäl att presentera transportströmmarna uppdelade på olika tågtransportsätt för att man på detta sätt skall erhålla mer uttömmande uppgifter.

Ändringsförslag 5
Bilaga I, rubrik I 1.2.5

<i>Persontransport: tunnelbana eller spårvagn</i>	<i>ja/nej</i>	<i>utgår</i>
---	---------------	--------------

Motivering

Denna förordning inbegriper inte persontransport med tunnelbana eller spårvagn, och dessa bör därför strykas ur texten.

FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

Europaparlamentets lagstiftningsresolution om förslaget till rådets förordning om järnvägstransportstatistik (KOM(2000) 798 – C5-0052/2001 – 2001/0048(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2000) 798¹),
 - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 285 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C5-0052/2001),
 - med beaktande av artikel 67 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för regionalpolitik, transport och turism (A5-0265/2001).
1. Parlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet,
 2. uppmanar kommissionen att på nytt höra parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra detta förslag eller ersätta det med ett nytt,
 3. uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

¹ EGT C 180, 26.6.2001, s. 94.

MOTIVERING

ÖVERGRIPANDE MOTIVERING OCH MÅL

Ett av målen för den gemensamma transportpolitiken är att öka järnvägstransporterna av skäl förknippade med miljö, ekonomisk lönsamhet och minskad energiförbrukning. För att uppnå dessa mål har man fastställt ett antal gemenskapsåtgärder som syftar till att underlätta anpassningen av gemenskapens järnvägar till den gemensamma marknadens krav genom att söka uppnå ökad effektivitet och säkerhet.

Förslaget till förordning om järnvägstransportstatistik utgör ytterligare ett led i strategin att främja järnvägarna som transportmedel. Genom förordningen vill man samla in nödvändiga statistiska uppgifter för att kunna följa utvecklingen inom sektorn och utvärdera effekterna av gemenskapens åtgärder inom denna transportsektor. Uppgifterna skall även göra det lättare att förbereda framtida åtgärder. Denna förordning kommer kort sagt att råda bot på den allmänt konstaterade bristen på jämförbara statistiska uppgifter på detta område.

Statistik om järnvägstransporter samlas redan in sedan 1980 i enlighet med bestämmelserna i rådets direktiv 80/1177. Detta direktiv uppvisar emellertid vissa brister och bör därför uppdateras och anpassas till de nya förhållanden som åtgärdspaketet för järnvägarna gett upphov till. Bland de största bristerna kan följande nämnas:

- Direktivet omfattar endast frakttransporter.
- Direktivet innehåller en förteckning över järnvägsförvaltningar för vilka uppgifter skall sammanställas. Efter den omstrukturering som skett inom järnvägsindustrin och som inneburit en åtskillnad mellan infrastrukturförvaltare och transportoperatörer uppfyller denna förteckning inte längre dagens krav.
- Vissa kvalitetsproblem har upptäckts i statistiken.
- Direktivet kan inte ändras genom kommittéförfarandet.

På grund av dessa brister tillsammans med behovet av en mer utförlig regional uppdelning av statistiken så att man i framtiden kan fastställa passagerar- och fraktflödena på regional nivå inom hela Europeiska unionen är det nödvändigt att föreslå att direktiv 80/1177/EEG ersätts med ett nytt.

Det är viktigt att framhålla att förordningen spelar en stor roll på ett så viktigt område som säkerheten. En grundförutsättning för att kunna mäta hur järnvägssäkerheten utvecklas och för att kunna göra resultatjämförelser mellan olika transportsätt, olika medlemsstater och olika järnvägstransportföretag är att man har tillgång till harmoniserade och jämförbara uppgifter om järnvägssäkerheten.

Man bör även framhäva att den nya rättsakten kommer att vara en förordning, i stället för ett direktiv, för att den skall kunna tillämpas direkt i medlemsstaterna utan att behöva införlivas i den nationella lagstiftningen. Detta påverkar inte de nationella myndigheternas frihet att samla in de specifika statistiska uppgifterna med hjälp av metoder som tar hänsyn till de olika

förhållanden som råder i medlemsstaterna. Valet av rättsakt, dvs. förordning, sammanfaller med valet av andra rättsakter som antagits på statistikområdet sedan 1997.

FÖRORDNINGENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Den nya rättsakten fastställer gemensamma bestämmelser för järnvägstransportstatistik och inbegriper flera bilagor med statistiska tabeller. Bestämmelserna innehåller definitioner, regler för insamling, översändning och spridning av uppgifter samt regler för ett kommittéförfarande för godkännande av genomförandebestämmelser och senare anpassningar av förordningen. I förordningen återfinns även bestämmelser för upprätthållande av kvaliteten på statistiken och för hur utvärdering samt rapportering till Europaparlamentet och rådet skall ske. Slutligen inbegriper förordningen även bestämmelser om vilka järnvägstransporter som den skall omfatta.

När det gäller insamling av uppgifter är målet att tillämpa en flexibel strategi som minimerar kostnaderna för de nationella myndigheterna och operatörerna. Man vill även utnyttja de befintliga datainsamlingsmetoderna. Även om de nationella myndigheterna förblir ansvariga för samordningen och kvalitetskontrollen, får andra organisationer utses för att delta i datainsamlingen.

I förordningen fastställs att alla de uppgifter som insamlats i enlighet med bilagorna A-H skall spridas, med undantag för sådana uppgifter för vilka företagen av sekretesskäl uttryckligen kräver särskild behandling.

Flera bestämmelser hänvisar till förordningens tillämpningsområde. Av artikel 2 framgår det att det övergripande målet är en fullständig täckning av järnvägarna i Europeiska unionen där varje medlemsstat rapporterar om järnvägstransporterna på det egna territoriet. Om en operatör är verksam i flera medlemsstater kommer de nationella myndigheterna att uppmana operatören att lägga fram uppgifter uppdelade enligt länder där operatören är verksam så att nationella uppgifter kan sammanställas.

För att garantera kostnadseffektivitet får medlemsstaterna från sin rapportering undanta även vissa grupper av mindre järnvägar samt de minsta operatörer vars sammanlagda marknadsandel inte överstiger 2 procent.

Slutligen skapas det genom förordningen en helt ny gemenskapsstatistik över persontransporter på järnväg, i vilken hänsyn tas till de metodologiska begränsningar som existerar vid insamlingen av data om persontransporter på järnväg. Även om man har för avsikt att samla in ytterligare statistik om persontransporter på järnväg, t.ex. för att skilja mellan olika transporter med höghastighetståg eller mellan persontransporter inom närområden och persontransporter inom städerna, specificeras ingenting närmare, eftersom Eurostat anser att man först, genom frivillig rapportering, bör ta fram en harmoniserad metodologi för detta.

SLUTSATSER

Föredraganden välkomnar kommissionens initiativ att lägga fram en förordning om järnvägstransportstatistik som syftar till att skapa en lämplig statistisk grund för person- och godstransporter, och som dessutom inbegriper statistiska uppgifter relaterade till säkerhetsfrågor.

Kommissionen uppger att de brister som tidigare påtalats utgör de huvudsakliga skälen bakom denna förordning, men att den gemenskapsstatistik som skall samlas in även kommer att vara till nytta för en rad andra användare i medlemsstaterna. Dessa fördelar är bl.a.:

- Information om järnvägstransportmarknaden.
- Information som kan användas av operatörerna för att bedöma sin verksamhet i förhållande till genomsnittet i industrin.
- Information som kan användas vid finansiering av stora projekt. Dessa statistiska uppgifter är av stort intresse för bankerna eftersom de ger objektiv information om olika projekts lönsamhet.

Avslutningsvis framhävs det hur viktigt det är för järnvägstransporterna att dessa uppgifter samlas in så snart som möjligt och läggs fram på ett klart och tydligt sätt. Detta har en stor betydelse när det gäller att på ett övergripande sätt få kännedom om de exakta förhållandena inom Europeiska unionens järnvägssystem.