



Bryssel den 30.6.2017  
COM(2017) 353 final

2017/0146 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om järnvägstransportstatistik (omarbetning)**

## MOTIVERING

1. Inom ”Medborgarnas Europa” fäster kommissionen stor vikt vid att unionsrätten förenklas och förtydligas så att den blir mer tillgänglig och begriplig för medborgarna och därmed ger dem nya möjligheter och tillfällen att utöva de särskilda rättigheter som de kan åberopa.

Ett hinder för att uppnå detta mål är dock att ett stort antal bestämmelser som har ändrats flera gånger och ofta på ett väsentligt sätt finns spridda i såväl den ursprungliga rättsakten som i senare ändringsrättsakter. För att kunna fastställa vilka bestämmelser som gäller fordras därför att ett stort antal rättsakter kontrolleras och jämförs.

Unionsrättens klarhet och överskådlighet är därför beroende av att ofta ändrade bestämmelser kodifieras.

2. Genom beslut av den 1 april 1987<sup>1</sup> gav kommissionen sina avdelningar i uppdrag att kodifiera rättsakter senast efter det att de ändrats för tionde gången. Den underströk samtidigt att detta är en minimiregel och att avdelningarna bör sträva efter att kodifiera de texter som de har ansvar för med ännu kortare mellanrum för att göra bestämmelserna klara och begripliga.
3. Detta bekräftades i ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådet i Edinburgh i december 1992<sup>2</sup>, där också betydelsen av en kodifiering betonades, eftersom den garanterar förutsebarhet i fråga om vilken lag som är tillämplig vid en viss tidpunkt i en viss fråga.

Kodifieringen ska genomföras i enlighet med det normala förfarandet för antagande av unionens rättsakter.

4. Detta förslag avser en kodifiering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik<sup>3</sup>. Den nya förordningen ersätter de olika rättsakter som omfattas av kodifieringen<sup>4</sup> och följer fullt ut de kodifierade texterna vad beträffar innehållet i sak. Samtidigt är det också nödvändigt att införa en materiell ändring i artikel 4.5 i den förordningen. Förslaget läggs därför fram i form av en omarbetning.
5. Detta förslag till omarbetning har utarbetats på grundval av en föregående konsolidering på 24 officiella språk av förordning (EG) nr 91/2003 och dess ändringsrättsakter, som genomförts av Europeiska unionens publikationsbyrå med hjälp av ett databehandlingssystem. I de fall artiklarna har numrerats om framgår förhållandet mellan de gamla och nya artikelnumren av en tabell i bilaga X till den omarbetade förordningen.

---

<sup>1</sup> KOM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Se bilaga 3 till del A i slutsatserna.

<sup>3</sup> Förslaget finns infört i lagstiftningsprogrammet för 2017.

<sup>4</sup> Se bilaga IX till detta förslag.

---

↓ 91/2003 (anpassad)

2017/0146 (COD)

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

### om järnvägstransportstatistik (omarbetning)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om  Europeiska unionens funktionssätt,  särskilt artikel  338.1 ,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>5</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

---

↓ ny

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003<sup>6</sup> har ändrats väsentligt flera gånger<sup>7</sup>. Med anledning av nya ändringar bör den förordningen av tydlighetsskäl omarbetas.

---

↓ 91/2003 skäl 1 (anpassad)

(2) Järnvägarna utgör en viktig del av  unionens  transportnät.

---

↓ 2032/2016 skäl 2

(3) Statistik om transporter av gods och passagerare på järnväg behövs för att kommissionen ska kunna övervaka och utveckla den gemensamma transportpolitiken samt transportinslagen i regionalpolitiken och politiken för transeuropeiska nät.

---

↓ 2032/2016 skäl 3

(4) Statistik om järnvägssäkerhet behövs också för att möjliggöra för kommissionen att utarbeta och övervaka unionsinsatser på transportsäkerhetens område. Europeiska

---

<sup>5</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik (EGT L 14, 21.1.2003, s. 1).

<sup>7</sup> Se bilaga IX.

unionens järnvägsbyrå samlar in uppgifter om olyckor enligt bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG<sup>8</sup> vad gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av olyckornas kostnader.

↓ 91/2003 skäl 4 (anpassad)

- (5) ☒ Statistik ☒ över järnvägstransporter ☒ på unionsnivå ☒ behövs även för att uppfylla de övervakningsuppgifter som fastställs i artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>9</sup>.

↓ 91/2003 skäl 5 (anpassad)

- (6) Det är önskvärt att ☒ statistik ☒ över alla former av transport insamlas ☒ på unionsnivå ☒ enligt gemensamma begrepp och standarder, med målsättningen att uppnå största möjliga jämförbarhet mellan de olika transportsätten.

↓ 2032/2016 skäl 4

- (7) Det är viktigt att undvika dubbelarbete och att optimera utnyttjandet av befintliga uppgifter som kan användas i statistiksyfte. För det ändamålet bör lämpliga samarbetsavtal om statistikverksamhet upprättas mellan kommissionens avdelningar och relevanta enheter, inklusive på internationell nivå, med siktet inställt på att förse unionsmedborgarna och andra intressenter med lättillgänglig och användbar information om järnvägstransportsäkerhet och driftkompatibiliteten inom järnvägssystemet inklusive järnvägsinfrastruktur.

↓ 2032/2016 skäl 6

- (8) När europeisk statistik produceras bör det göras en avvägning mellan användarnas behov och belastningen på uppgiftslämnarna.

↓ 2032/2016 skäl 8

- (9) Kommissionen hänvisade i sin rapport till Europaparlamentet och rådet om sina erfarenheter från tillämpningen av förordning (EG) nr 91/2003 till det faktum att den långsiktiga utvecklingen antagligen kommer att resultera i att de uppgifter som i dag samlas in enligt den förordningen utgår eller förenklas, och att målet är att förkorta tiden för överföring av årsuppgifter om järnvägspassagerare. Kommissionen bör fortsätta att regelbundet tillhandahålla rapporter över genomförandet av denna förordning.

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

---

↓ 91/2003 skäl 7 (anpassad)

- (10) Det faktum att det på en kommersiell järnvägsmarknad finns både offentligt och privat ägda järnvägsföretag gör det nödvändigt att ☒ tydligt ange ☒ den statistiska information som skall tas fram av alla järnvägsföretag och spridas av Eurostat.
- 

↓ 91/2003 skäl 8 (anpassad)

- (11) I enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget ☒ om Europeiska unionen ☒ är skapandet av gemensamma statistiska standarder som möjliggör framtagandet av harmoniserad statistik en uppgift som på ett effektivt sätt bara kan genomföras på ☒ unionsnivå ☒. Dessa standarder bör genomföras i varje medlemsstat under ledning av de organ och institutioner som ansvarar för produktion av officiell statistik.
- 

↓ 91/2003 skäl 9 (anpassad)

- (12) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 223/2009<sup>10</sup> ☒ ger ☒ en referensram för bestämmelserna i denna förordning.
- 

↓ 2032/2016 skäl 10 (anpassad)

- (13) I syfte att ta hänsyn till ny utveckling i medlemsstaterna och samtidigt bibehålla en harmoniserad insamling av uppgifter om järnvägstransporter och järnvägssäkerhet i hela unionen, och för att bevara den höga kvaliteten på de uppgifter som medlemsstaterna överför, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget ☒ om Europeiska unionens funktionssätt ☒ delegeras till kommissionen med avseende på ändring av denna förordning för att anpassa de tekniska definitionerna och införa kompletterande tekniska definitioner. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>11</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- 

↓ 2032/2016 skäl 11

- (14) Kommissionen bör säkerställa att dessa delegerade akter inte innebär någon betydande ytterligare börda för medlemsstaterna eller uppgiftslämnarna.

---

<sup>10</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 223/2009 av den 11 mars 2009 om europeisk statistik och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG, Euratom) nr 1101/2008 om utlämnande av insynsskyddade statistiska uppgifter till Europeiska gemenskapernas statistikkontor, rådets förordning (EG) nr 322/97 om gemenskapsstatistik och rådets beslut 89/382/EEG, Euratom om inrättande av en kommitté för Europeiska gemenskapernas statistiska program (EUT L 87, 31.3.2009, s. 164).

<sup>11</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

---

↓ 2032/2016 skäl 12

- (15) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter vad gäller specificering av vilka uppgifter som ska tillhandahållas för rapporterna om resultatens kvalitet och jämförbarhet, och förfarandet för kommissionens (Eurostats) spridning av dessa resultat. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>12</sup>.

---

↓ 2032/2016 skäl 13

- (16) Kommittén för det europeiska statistiksystemet har rådfrågats.

---

↓ 91/2003 (anpassad)

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

##### **Mål**

Målet för denna förordning är att skapa gemensamma regler för produktion av järnvägstransportstatistik ☒ på unionsnivå ☒.

#### *Artikel 2*

##### **☒ Tillämpningsområde ☒**

Denna förordning ska omfatta alla järnvägar i ☒ unionen ☒. Varje medlemsstat ska rapportera statistik över de järnvägstransporter som sker på medlemsstatens territorium. Om ett järnvägsföretag bedriver verksamhet i mer än en medlemsstat ska de behöriga myndigheterna anmoda detta företag att lägga fram särskilda uppgifter för varje enskilt land i vilket det är verksamt så att nationell statistik kan upprättas.

Medlemsstaterna får från denna förordning undanta

- a) järnvägsföretag vars verksamhet helt eller ☒ huvudsakligen ☒ bedrivs inom industri- eller bergverksanläggningar eller liknande anläggningar, inklusive hamnar,
- b) järnvägsföretag som huvudsakligen tillhandahåller lokala turisttjänster, t.ex. ☒ bevarade ☒ historiska järnvägar för ånglokstrafik.

---

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Artikel 3  
**Definitioner**

---

↓ 1192/2003 artikel 1.1  
(anpassad)

1. I  denna förordning  används följande beteckningar med de betydelser som här anges:
1. *rapporterande land*: den medlemsstat som överför uppgifter till Eurostat.
  2. *nationella myndigheter*: nationella statistikkontor och andra organ som ansvarar för produktionen av  EU-statistik  i varje medlemsstat.
  3. *järnväg*: en kommunikationslinje i form av järnvägsskenor endast avsedd för järnvägsfordon.
  4. *järnvägsfordon*: mobil utrustning som endast framförs på järnvägsskenor och som antingen förflyttar sig av egen kraft (dragfordon) eller som dras av ett annat fordon (person-, post-, resgods- och godsvagnar).
  5. *järnvägsföretag*: offentligt eller privatägt företag som tillhandahåller transporttjänster på järnväg för gods och/eller passagerare. Företag som uteslutande levererar tjänster i samband med passagerartransport med tunnelbana, spårvagn och/eller snabbspårvägar omfattas inte.
  6. *godstransport på järnväg*: transport av gods med hjälp av järnvägsfordon mellan platsen för lastning och platsen för lossning.
  7. *passagerartransport på järnväg*: transport av passagerare med hjälp av järnvägsfordon mellan platsen för påstigning och platsen för avstigning. Passagerartransport med tunnelbana, spårvagn och/eller snabbspårväg omfattas inte.
  8. *tunnelbana*: en elektrisk järnväg för passagerartransport som klarar en stor trafikvolym och kännetecknas av exklusiva körrättigheter, tåg med flera vagnar, hög hastighet och snabb acceleration, avancerade signalanläggningar samt inga korsningar för att möjliggöra hög tågfrekvens och  hög perrongkapacitet . Tunnelbanan kännetecknas också av tätliggande stationer, vilket normalt sett betyder att avståndet mellan stationerna är mellan 700 och 1 200 m. ”Hög hastighet” ska tolkas i jämförelse med spårvagnar och snabbspårvägar, och betyder här ca 30-40 km/tim på kortare sträckor och 40-70 km/tim på längre sträckor.
  9. *spårvagn*: ett spårbundet passagerarfordon för transport på väg med mer än nio sittplatser (inklusive föraren), som är kopplat till elektriska ledare eller drivs av en dieselmotor.
  10. *snabbspårväg*: en järnväg för passagerartransport som ofta använder elektriskt drivna spårbundna vagnar som fungerar ensamma eller i korta tåg på fasta spår med två skenor. Normalt sett är avståndet mellan stationerna/stoppen kortare än 1 200 m. I jämförelse med tunnelbanan är snabbspårvägar en lättare konstruktion som är utformad för en lägre trafikvolym och som i regel framförs i lägre hastigheter. Det är ibland svårt att skilja på snabbspårvägar och spårvägar. Spårvägar är i regel inte skilda från vägtrafiken, medan snabbspårvägar kan vara avskilda från andra transportsystem.

11. *nationell transport*: järnvägstransport mellan två platser (platsen för lastning/påstigning och platsen för lossning/avstigning) som båda är belägna i det rapporterade landet. Denna transport kan omfatta transit genom ett annat land.
12. *internationell transport*: järnvägstransport mellan en plats (för lastning/påstigning eller lossning/avstigning) i det rapporterade landet och en plats (för lastning/påstigning eller lossning/avstigning) i ett annat land.
13. *transit*: järnvägstransport genom det rapporterade landet mellan två platser (en plats för lastning/påstigning och en plats för lossning/avstigning) utanför det rapporterade landet. Transporter som omfattar lastning/påstigning eller lossning/avstigning av gods/passagerare vid gränsen till det rapporterade landet från/till ett annat transportmedel betraktas inte som transit.
14. *järnvägspassagerare*: varje person, exklusive tågpersonal, som reser med ett järnvägsfordon. I olycksstatistiken omfattar detta passagerare som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.
15. *antal passagerare*: antalet resor som tågpassagerare gör, där varje resa definieras som transporten från påstigningsplatsen till avstigningsplatsen, med eller utan byten från ett järnvägsfordon till ett annat. Passagerare som använder mer än ett järnvägsföretag ska om möjligt bara räknas en gång.
16. *passagerar-km*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare ☒ över en sträcka på ☒ en km. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
17. *vikt*: godsmängden i ton (1 000 kg). Den vikt som rapporteras ska, förutom vikten på det transporterade godset, även omfatta vikten på emballage och taravikten på containrar, växelflak, lastpallar samt lastfordon för vägtransport som transporteras via järnväg i samband med kombinerad transport. Om godset transporteras av mer än ett järnvägsföretag ska vikten om möjligt bara räknas en gång.
18. *ton-km*: måttenhet för godstransport på järnväg av ett ton (1 000 kg) gods ☒ över en sträcka på ☒ en km. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
19. *tåg*: en eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller rälsbussar, eller en rälsbuss som framförs ensam under ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt. Ett ensamgående lok ☒, det vill säga ett lokomotiv som framförs ensamt, ☒ betraktas inte som ett tåg.
20. *tåg-km*: måttenhet för ett tågs rörelse över ☒ en sträcka på ☒ en km. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan utgångs- och slutpunkt användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
21. *hel tåglast*: varje försändelse som består av en eller flera vagnslaster som transporteras vid samma tillfälle, av samma avsändare, från samma station och som utan förändring av tågsammansättningen sänds till samma mottagare på samma bestämmelsestation.
22. *hel vagnslast*: varje godsförsändelse för vilken en hel vagn krävs, oavsett om hela lastkapaciteten utnyttjas eller inte.

23. *TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)*: en standardenhet baserad på en 20-fots ISO-container (6,10 m lång) som används som ett statistiskt mått på trafikflödet eller trafikkapaciteten. En standard 40-fots ISO serie 1 container motsvarar 2 TEU. Växelflak på under 20 fot motsvarar 0,75 TEU, växelflak på mellan 20 och 40 fot motsvarar 1,5 TEU och växelflak på över 40 fot motsvarar 2,25 TEU.
- 

↓ 2016/2032 artikel 1.1 b  
(anpassad)

2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 med avseende på ändringar av den här artikeln för att anpassa de  tekniska  definitioner som anges i punkt 1 leden 8, 9, 10, 21, 22 och 23 och för att fastställa ytterligare  tekniska  definitioner när så krävs för att ta hänsyn till ny utveckling som gör det nödvändigt att en viss teknisk detaljgrad fastställs för att säkerställa harmoniserad statistik.

När kommissionen utövar den befogenheten ska den säkerställa att de delegerade akterna inte medför någon betydande ytterligare börda för medlemsstaterna eller uppgiftslämnarna. Dessutom ska kommissionen vederbörligen motivera de statistiska åtgärder som föreskrivs i dessa delegerade akter, när så är lämpligt med användning av en kostnadseffektivitetsanalys, med en bedömning av uppgiftslämnarbördan och produktionskostnaden, i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 14.3 c i förordning (EG) nr 223/2009.

---

↓ 91/2003

#### Artikel 4

### Uppgiftsinsamling

1. Den statistik som ska samlas in framgår av bilagorna till denna förordning. Den ska omfatta följande typer av uppgifter:

- a) Årsstatistik över godstransporter – detaljerad rapportering (bilaga I).
- 

↓ 91/2003

- b) Årsstatistik över persontransporter – detaljerad rapportering (bilaga II).
- 

↓ 91/2003

- c) Kvartalsvis statistik över gods- och persontransporter (bilaga III).  
d) Regional statistik över gods- och persontransporter (bilaga IV).  
e) Statistik över trafikflödet på järnvägsnätet (bilaga V).
- 

↓ 2016/2032 artikel 1.2 b

2. Medlemsstaterna ska enligt bilagorna I och II rapportera uppgifter för företag

- a) vars totala godstransportvolym är minst 200 000 000 ton-km eller minst 500 000 ton,  
b) vars totala persontransportvolym är minst 100 000 000 passagerar-km.

Rapportering enligt bilagorna I och II ska vara valfri vad gäller företag som inte uppnår de tröskelvärden som avses i leden a och b.

---

↓ 2016/2032 artikel 1.2 c  
(anpassad)

3. Medlemsstaterna ska enligt bilaga VIII rapportera totala uppgifter för företag som inte uppnår de tröskelvärden som avses i punkt 2, om dessa uppgifter inte rapporteras enligt bilagorna I och II, ☒ såsom anges i ☒ bilaga VIII.

---

↓ 91/2003

4. Inom ramen för denna förordning ska gods klassificeras i enlighet med bilaga VI. Farligt gods ska dessutom klassificeras i enlighet med bilaga VII.

---

↓ 219/2009 artikel 1 och bilagan  
punkt 4.4

~~5. Innehållet i bilagorna får anpassas av kommissionen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.3.~~

---

↓ 91/2003

#### Artikel 5

#### Datakällor

1. Medlemsstaterna ska utse en offentlig eller privat organisation att delta i insamlingen av de uppgifter som föreskrivs enligt denna förordning.

2. Nödvändiga uppgifter får insamlas med hjälp av valfri kombination av nedanstående källor:

a) Obligatoriska undersökningar.

---

↓ 2016/2032 artikel 1.3

b) Administrativa uppgifter, inklusive uppgifter som insamlats av tillsynsmyndigheter, särskilt uppgifter från järnvägsfraktsedeln om en sådan är tillgänglig.

---

↓ 91/2003 (anpassad)

c) Statistiska skattningsmetoder.

d) Uppgifter som tillhandahållits av branschorganisationer inom järnvägssektorn.

e) *Ad hoc*-studier.

3. De nationella myndigheterna ska vidta åtgärder för att samordna de uppgiftskällor som använts och för att säkerställa kvaliteten på den statistik som överförs till Eurostat.

## Artikel 6

### Överföring av statistik till Eurostat

1. Medlemsstaterna ska till Eurostat överföra den statistik som avses i artikel 4.
2. Tillvägagångssättet vid överföringen av den statistik som avses i artikel 4 ska fastställas i enlighet med ☒ granskningsförfarandet ☒ i artikel 11.2.

---

↓ 2016/2032 artikel 1.4

## Artikel 7

### Spridning

Statistik som grundar sig på de uppgifter som anges i bilagorna I–V och VIII ska spridas av kommissionen (Eurostat).

Kommissionen ska anta genomförandeakter om fastställande av ordningen för hur resultaten ska spridas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.

---

↓ 91/2003

## Artikel 8

### Statistikens kvalitet

1. För att hjälpa medlemsstaterna att upprätthålla statistikens kvalitet på järnvägstransportområdet ska Eurostat ta fram och publicera metodologiska rekommendationer. I dessa rekommendationer ska hänsyn tas till bästa praxis vid nationella myndigheter, järnvägsföretag och järnvägssektorns yrkesorganisationer.

---

↓ 2016/2032 artikel 1.5 a

2. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa kvaliteten på de uppgifter som överförs.

---

↓ 91/2003

3. Kvaliteten på de statistiska uppgifterna ska utvärderas av Eurostat. Medlemsstaterna ska därför på begäran av Eurostat tillhandahålla information om de metoder som använts när uppgifterna tagits fram.

---

↓ 2016/2032 artikel 1.5 b

4. Vid tillämpningen av denna förordning är de kvalitetskriterier som ska tillämpas på uppgifter som ska överföras de som avses i artikel 12.1 i förordning (EG) nr 223/2009.

5. Kommission ska anta genomförandeakter för att fastställa närmare föreskrifter, strukturen, frekvensen och jämförbarhetselementen för de standardiserade kvalitetsrapporterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.

## Artikel 9

### Rapporter om genomförande

Senast den 31 december 2020 och därefter vart fjärde år ska kommissionen, efter samråd med kommittén för det europeiska statistiksystemet, till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om genomförandet av denna förordning och om den framtida utvecklingen.

I den rapporten ska kommissionen beakta relevant information som medlemsstaterna lämnat om kvaliteten på de uppgifter som överförs ☒, ☒ de metoder för insamling av uppgifter som använts samt information om möjliga förbättringar och om användarnas behov.

Rapporten ska särskilt innehålla

- a) en bedömning av den nytta i förhållande till kostnaderna som unionen, medlemsstaterna samt uppgiftslämnare och användare av statistisk information har av den framtagna statistiken,
- b) en bedömning av kvaliteten på de överförda uppgifterna, de använda metoderna för insamling av uppgifter samt kvaliteten på den ☒ framtagna ☒ statistiken.

## Artikel 10

### Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen ☒ på ☒ de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 3.2 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 13 december 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 3.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 3.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

---

↓ 2016/2032 artikel 1.8

#### *Artikel 11*

#### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för det europeiska statistiksystemet, som inrättats genom förordning (EG) nr 223/2009. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

---

↓

#### *Artikel 12*

#### **Upphävande**

Förordning (EG) nr 91/2003 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga X.

---

↓ 91/2003 (anpassad)

#### *Artikel 13*

#### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska* ☒ *unionens* ☒ *officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*