Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B** **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 91/2003 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 16 grudnia 2002 r.

w sprawie statystyki transportu kolejowego

(Dz.U. L 14 z 21.1.2003, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1192/2003 z dnia 3 lipca 2003 r.	L 167	13	4.7.2003
►**M2**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r.	L 290	14	8.11.2007

▼B

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 91/2003 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 16 grudnia 2002 r.

w sprawie statystyki transportu kolejowego

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 285,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Koleje stanowią ważną część sieci transportowych Wspólnoty.

(2) Komisja potrzebuje statystyki dotyczącej kolejowego transportu towarów i pasażerów w celu monitorowania i rozwijania wspólnej polityki transportowej oraz elementów polityki dotyczących transportu w regionach i sieciach transeuropejskich.

(3) Statystyka dotycząca bezpieczeństwa kolei jest wymagana przez Komisję w celu przygotowywania i monitorowania działań Wspólnoty w dziedzinie bezpieczeństwa transportu.

(4) Statystyka Wspólnoty dotycząca transportu kolejowego jest również wymagana w celu wypełnienia zadań w zakresie monitorowania przewidzianych w art. 10b dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ([4]).

(5) Statystyka Wspólnoty dotycząca wszystkich środków transportu powinna być gromadzona zgodnie ze wspólnymi pojęciami i standardami w celu uzyskania możliwie najpełniejszej porównywalności pomiędzy środkami transportu.

(6) Restrukturyzacja przemysłu kolejowego na mocy dyrektywy 91/440/EWG oraz zmiany typu danych wymaganych przez Komisję i innych użytkowników statystyki Wspólnoty dotyczącej transportu kolejowego dezaktualizują postanowienia dyrektywy Rady 80/1177/EWG z dnia 4 grudnia 1980 r. w sprawie sprawozdań statystycznych dotyczących kolejowego transportu rzeczy w ramach statystyki regionalnej ([5]) dotyczącej zbierania danych statystycznych od określonych organów zarządzających głównymi sieciami kolejowymi.

(7) Współistnienie publicznych i prywatnych przedsiębiorstw kolejowych działających na rynku komercyjnego transportu kolejowego

([1]) Dz.U. C 180 E z 26.6.2001, str. 94.
([2]) Dz.U. C 221 z 30.5.2001, str. 63.
([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2001 r. (Dz.U. C 72 E z 21.3.2002, str. 58.), wspólne stanowisko Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).
([4]) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa zmieniona decyzję 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1).
([5]) Dz.U. L 350 z 23.12.1980, str. 23. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

▼B

wymaga wyraźnego określenia informacji statystycznych, które powinny być dostarczane przez wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe i rozpowszechniane przez Eurostat.

(8) Zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu utworzenie wspólnych norm statystycznych umożliwiających wytwarzanie ujednoliconych danych jest działaniem, które może być w sposób wydajny podjęte tylko na szczeblu Wspólnoty. Normy takie powinny być wdrożone w każdym Państwie Członkowskim i podlegać organom i instytucjom odpowiedzialnym za sporządzanie oficjalnej statystyki.

(9) Rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 z dnia 17 lutego 1997 r. w sprawie statystyk Wspólnoty ([1]) stanowi podstawą dla postanowień niniejszego rozporządzenia.

(10) Środki konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([2]).

(11) Na mocy o art. 3 decyzji Rady 89/382/EWG, Euratom z dnia 19 czerwca 1989 r. w sprawie ustanowienia Komitetu ds. programów statystycznych Wspólnot Europejskich ([3]) przeprowadzono konsultację z Komitetem ds. Programu Statystycznego ustanowionym wspomnianą decyzją,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszego rozporządzenia jest stworzenie wspólnych reguł sporządzania statystyki Wspólnoty dotyczącej transportu kolejowego.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie obejmuje swym zasięgiem wszystkie koleje we Wspólnocie. Każde Państwo Członkowskie dostarcza dane statystyczne odnoszące się do transportu kolejowego na terytorium tego państwa. W przypadku przedsiębiorstw kolejowych działających w więcej niż jednym Państwie Członkowskim zainteresowane organy krajowe wymagają od przedsiębiorstwa dostarczenia oddzielnych danych dla każdego kraju, w którym prowadzi ono działalność, w celu umożliwienia opracowania krajowej statystyki.

Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu niniejszego rozporządzenia:

a) przedsiębiorstwa kolejowe działające wyłącznie lub głównie w obrębie instalacji przemysłowych i podobnych, w tym portów;

b) przedsiębiorstwa kolejowe świadczące głównie lokalne usługi turystyczne, takie jak zachowane historyczne koleje parowe.

([1]) Dz.U. L 52 z 22.2.1997, str.1.
([2]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.
([3]) Dz.U. L 181 z 28.6.1989, str. 47.

▼B

Artykuł 3

Definicje

▼M1

1. Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „kraj sprawozdawca”; oznacza Państwo Członkowskie przekazujące dane do Eurostatu;

2. „organy krajowe”; oznaczają krajowe instytucje statystyczne i inne organy odpowiedzialne w każdym Państwie Członkowskim za sporządzanie statystyki Wspólnoty;

3. „kolej”; oznacza linię komunikacyjną, zbudowaną z szyn, wyłącznie do użytku przez pojazdy szynowe;

4. „pojazd szynowy”; oznacza ruchome urządzenie poruszające się wyłącznie po szynach, wprawiane w ruch za pomocą własnego układu napędowego (pojazdy trakcyjne) lub też ciągnięte przez inny pojazd (wagony pasażerskie, wagony doczepne wagonów silnikowych, wagony kryte i wagony towarowe);

5. „przedsiębiorstwo kolejowe”; oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo świadczące usługi transportu towarów i/lub pasażerów koleją. Wyłącza się przedsiębiorstwa, których jedyną działalnością jest świadczenie usług w zakresie transportu pasażerów metrem, tramwajem i/lub koleją miejską;

6. „transport towarów koleją”; oznacza przewóz towarów przy użyciu pojazdów szynowych między miejscem załadunku a miejscem rozładunku;

7. „transport pasażerów koleją”; oznacza przewóz pasażerów przy użyciu pojazdów szynowych między miejscem rozpoczęcia podróży a miejscem zakończenia podróży. Wyłącza się transport pasażerów metrem, tramwajem i/lub koleją miejską;

8. „metro”; (znane także jako „subway”;, „metropolitan railway”; lub „underground”;) oznacza kolej elektryczną przeznaczoną do transportu pasażerów, o zdolności przepustowej umożliwiającej obsługę ruchu o dużym nasileniu oraz charakteryzującą się wyłącznymi prawami drogi, wielowagonowymi pociągami, dużą prędkością i szybkim przyspieszeniem, złożonym systemem sygnalizacji, jak również brakiem skrzyżowań jednopoziomowych, w celu umożliwienia wysokiej częstotliwości jazdy pociągów oraz dużego obciążenia peronu. Metro charakteryzują ponadto rozmieszczone blisko siebie stacje, co zwykle oznacza odległość 700-1 200 m między stacjami. „Duża prędkość”; odnosi się do porównania z tramwajami i koleją miejską i oznacza w tym przypadku około 30-40 km/h na krótszych odcinkach i 40-70 km/h na dłuższych odcinkach;

9. „tramwaj”; oznacza pasażerski pojazd drogowy o miejscach siedzących dla więcej niż dziewięciu osób (łącznie z motorniczym), podłączony do przewodów elektrycznych lub napędzany silnikiem spalinowym oraz poruszający się po szynach;

10. „kolej miejska”; oznacza kolej przeznaczoną do transportu pasażerów, często składająca się z szynowych wagonów o napędzie elektrycznym, poruszających się pojedynczo lub w krótkich zespołach po nieruchomych podwójnych szynach. Odległość między stacjami/przystankami wynosi ogólnie mniej niż 1 200 m. W porównaniu z metrem, kolej miejska cechuje się lżejszą konstrukcją, przeznaczona jest do obsługi ruchu o mniejszym natężeniu oraz zwykle porusza się z mniejszymi prędkościami. Czasami trudno jest dokonać ścisłego rozróżnienia między koleją miejską a tramwajami; tramwaje zazwyczaj nie są oddzielone od ruchu

▼M1

miejskiego, natomiast kolej miejska może być oddzielona od innych systemów ruchu;

11. „transport krajowy”; oznacza transport kolejowy między dwoma miejscami (miejscem załadunku/rozpoczęcia podróży a miejscem rozładunku/zakończenia podróży) znajdującymi się w kraju sprawozdawcy. Może on obejmować tranzyt poprzez terytorium państwa drugiego;

12. „transport międzynarodowy”; oznacza transport kolejowy między miejscem (załadunku/rozpoczęcia podróży lub rozładunku/zakończenia podróży) w kraju sprawozdawcy a miejscem (załadunku/rozpoczęcia podróży lub rozładunku/zakończenia podróży) w innym kraju;

13. „tranzyt”; oznacza transport kolejowy poprzez terytorium kraju sprawozdawcy między dwoma miejscami (miejscem załadunku/rozpoczęcia podróży a miejscem rozładunku/zakończenia podróży) znajdującymi się poza terytorium kraju sprawozdawcy. Nie jest uważany za tranzyt transport obejmujący załadunek/rozpoczęcie podróży lub rozładunek/zakończenie podróży towarów/pasażerów na granicy kraju sprawozdawcy z/do innego środka transportu;

14. „pasażer kolei”; oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. Dla celów statystyki wypadków, włącza się pasażerów usiłujących wsiąść/wysiąść do/z poruszającego się pociągu;

15. „liczba pasażerów”; oznacza liczbę podróży odbytych przez pasażerów kolei, przy czym każda podróż definiowana jest jako przewóz z miejsca rozpoczęcia podróży do miejsca zakończenia podróży, z przesiadaniem się, jak również bez przesiadania się, z jednego do innego pojazdu szynowego. Jeżeli pasażerowie korzystają z usług więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego, kiedy tylko jest to możliwe nie należy ich liczyć więcej niż jeden raz;

16. „pasażer-km”; oznacza jednostkę miary odpowiadającą transportowi jednego pasażera koleją na odcinku jednego kilometra. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy;

17. „waga”; oznacza ilość towarów w tonach (1000 kilogramów). Waga, która będzie brana pod uwagę obejmuje, oprócz wagi przewożonych towarów, wagę opakowania oraz wagę tary kontenerów, kontenerów typu swap body, palet, jak również pojazdów drogowych przewożonych koleją w przypadku transportu kombinowanego. Jeżeli towary przewożone są przy korzystaniu z usług więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego, kiedy tylko jest to możliwe wagi towarów nie należy liczyć więcej niż jeden raz;

18. „tona-km”; oznacza jednostkę miary transportu towarów odpowiadającą transportowi jednej tony (1000 kilogramów) towarów koleją na odcinku jednego kilometra. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy;

19. „pociąg”; oznacza jeden lub więcej pojazdów szynowych ciągniętych przez jedną lub więcej lokomotyw lub wagonów silnikowych, lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się, pod określonym numerem lub szczególnym oznaczeniem, z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu. Nie uważa się za pociąg lokomotywy luzem, tj. lokomotywy jadącej pojedynczo;

20. „pociąg-km”; oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku jednego kilometra. Odległością braną pod uwagę jest rzeczywiście przebyta odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku, uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy;

▼M1

21. „pełne obciążenie pociągu”; oznacza wysyłkę obejmującą jeden lub więcej załadowanych wagonów towarowych przewożonych w tym samym czasie przez tego samego nadawcę z tej samej stacji oraz przesyłaną, bez zmiany w składzie pociągu, na adres tego samego odbiorcy na tej samej stacji przeznaczenia;

22. „pełne obciążenie wagonu towarowego”; oznacza wysyłkę towarów, w przypadku której wymagane jest użycie wyłącznie wagonu towarowego, niezależnie od tego, czy wykorzystana jest jego całkowita ładowność, czy też nie;

23. „TEU (ekwiwalent dwudziestu stóp)”; oznacza znormalizowaną jednostkę odpowiadającą kontenerowi ISO o długości 20 stóp (6,10 m), stosowaną jako statystyczna miara natężenia ruchu lub ładowności. Jeden znormalizowany kontener serii 1 ISO o długości czterdziestu stóp równy jest 2 TEU. Kontenery typu swap body o długości poniżej dwudziestu stóp odpowiadają 0,75 TEU, między dwadzieścia a czterdzieści stóp — 1,5 TEU, zaś powyżej czterdziestu stóp — 2,25 TEU;

24. „ciężki wypadek”; oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w wyniku którego co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub znacząco uszkodzony zostaje tabor, tory, inne obiekty lub otoczenie, bądź też nastąpi znaczące zakłócenie ruchu. Wyłącza się wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach;

25. „wypadek z ciężko rannymi”; oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w wyniku którego co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna. Wyłącza się wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach;

26. „zabity”; oznacza każdą osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio po wypadku lub w ciągu trzydziestu dni, wyłączając osoby, które popełniły samobójstwo;

27. „ciężko ranny”; oznacza każdą osobę ranną hospitalizowaną przez ponad dwadzieścia cztery godziny w wyniku wypadku, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo;

28. „wypadek związany z transportem towarów niebezpiecznych”; oznacza każdy wypadek lub zdarzenie, które objęte jest obowiązkiem zgłoszenia zgodnie z sekcją 1.8.5 RID/ADR;

29. „samobójstwo”; oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy;

30. „próba samobójstwa”; oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest poważne uszkodzenie ciała, lecz nie zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy.

▼B

2. Definicje wymienione w ust. 1 mogą zostać dostosowane, podobnie jak dodatkowe definicje potrzebne do ujednolicenia statystyki zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2.

Artykuł 4

Gromadzenie danych

1. Dane statystyczne podlegające obowiązkowi gromadzenia wyszczególniono w załącznikach do niniejszego rozporządzenia. Dotyczą one następujących rodzajów danych:

a) roczna statystyka transportu towarów — sprawozdawczość szczegółowa (załącznik A);

▼B

b) roczna statystyka transportu towarów — sprawozdawczość uproszczona (załącznik B);

c) roczna statystyka transportu pasażerów — sprawozdawczość szczegółowa (załącznik C);

d) roczna statystyka transportu pasażerów — sprawozdawczość uproszczona (załącznik D);

e) kwartalna statystyka transportu towarów i pasażerów (załącznik E);

f) regionalna statystyka transportu towarów i pasażerów (załącznik F);

g) statystyka dotycząca ruchu w sieci kolejowej (załącznik G);

h) statystyka wypadków (załącznik H).

2. Załączniki B i D definiują wymogi uproszczonej sprawozdawczości, która może być stosowana przez Państwa Członkowskie jako alternatywa dla zwykłej, szczegółowej sprawozdawczości ustalonej w załącznikach A i C w przypadku przedsiębiorstw, w których ogólny wolumen transportu towarów i pasażerów wynosi mniej niż 500 mln ton-km lub odpowiednio 200 mln pasażerów-km. Progi te mogą być dostosowane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2.

3. Państwa Członkowskie dostarczają także listę przedsiębiorstw kolejowych, dla których przygotowuje się statystykę zgodnie z załącznikiem I.

4. Dla potrzeb niniejszego rozporządzenia towary są klasyfikowane zgodnie z załącznikiem J. Niebezpieczne towary są dodatkowo klasyfikowane zgodnie z załącznikiem K.

5. Treść załączników może być dostosowywana zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2.

Artykuł 5

Źródła danych

1. Państwa Członkowskie wyznaczają organizację publiczną lub prywatną do uczestnictwa w gromadzeniu danych wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia.

2. Niezbędne dane można uzyskać przy pomocy dowolnej kombinacji poniższych źródeł:

a) badania obowiązkowe;

b) dane administracyjne, w tym dane zgromadzone przez organy regulacyjne;

c) procedury estymacji statystycznej;

d) dane dostarczane przez profesjonalne organizacje przemysłu kolejowego;

e) badania doraźne.

3. Organy krajowe podejmują środki zmierzające do koordynacji wykorzystywanych źródeł danych i zagwarantowania jakości danych statystycznych przekazywanych do Eurostatu.

Artykuł 6

Przekazywanie danych statystycznych do Eurostatu

1. Państwa Członkowskie przekażą Eurostatowi dane statystyczne wymienione w art. 4.

2. Zasady przekazywania danych statystycznych określonych w art. 4 są ustalane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2.

▼B

Artykuł 7

Rozpowszechnianie

1. Statystyka Wspólnoty oparta na danych wyszczególnionych w załącznikach od A do H do niniejszego rozporządzenia jest rozpowszechniana przez Eurostat. W tym kontekście oraz z uwagi na specyfikę europejskiego rynku kolejowego dane uznane za poufne na mocy art. 13 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 322/97 mogą być ujawniane tylko w następujących przypadkach:

a) jeżeli dane są już dostępne publicznie w Państwach Członkowskich;

b) po uzyskaniu uprzedniej wyraźnej zgody na ich ujawnienie od zainteresowanych przedsiębiorstw.

Organy krajowe składają wniosek do tego typu przedsiębiorstw o pozwolenie na ujawnienie potrzebnych danych oraz informują Eurostat o wyniku takiego wniosku, kiedy dane zostaną przekazane do Eurostatu.

2. Informacje zgromadzone w oparciu o załącznik I nie są rozpowszechniane.

Artykuł 8

Jakość statystyki

1. Aby pomóc Państwom Członkowskim w utrzymaniu odpowiedniej jakości statystyki w dziedzinie transportu kolejowego, Eurostat tworzy i publikuje zalecenia metodologiczne. Zalecenia te uwzględniają najlepszą praktykę organów krajowych, przedsiębiorstw kolejowych oraz organizacji zawodowych z branży kolejowej.

2. Jakość danych statystycznych jest oceniana przez Eurostat. W tym celu Państwa Członkowskie dostarczają na żądanie Eurostatu informacje na temat metod zastosowanych do uzyskania danych statystycznych.

Artykuł 9

Sprawozdanie

Po trzyletnim okresie gromadzenia danych Komisja przesyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące doświadczeń zdobytych podczas prac realizowanych w oparciu o niniejsze rozporządzenie wraz z odpowiednimi propozycjami, jeżeli okażą się one potrzebne. Sprawozdanie zawiera wyniki oceny jakości wymienione w art. 8. Ocenia ono wpływ zastosowania do niniejszego rozporządzenia przepisów dotyczących poufności statystyki zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 322/97 na jakość statystyki transportu kolejowego. Ocenia również korzyści płynące z dostępności danych statystycznych w tej dziedzinie, koszty uzyskania takich danych i wynikające stąd obciążenie dla przedsiębiorstw.

Artykuł 10

Procedury wykonawcze

Następujące środki wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2:

a) dostosowanie progów dla sprawozdawczości uproszczonej (art. 4);

b) dostosowanie definicji oraz przyjęcie dodatkowych definicji (art. 3);

c) dostosowanie treści załączników (art. 4);

d) uzgodnienia dotyczące przekazywania danych do Eurostatu (art. 6);

▼B

e) zdefiniowanie wytycznych do sprawozdań w zakresie jakości i porównywalności wyników (art. 8 i 9).

Artykuł 11

Procedura

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Programu Statystycznego ustanowiony na mocy art. 1 decyzji 89/382/EWG, Euratom.

2. W razie odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 12

Dyrektywa 80/1177/EWG

1. Państwa Członkowskie dostarczają wyniki za rok 2002 zgodnie z dyrektywą 80/1177/EWG.

2. Dyrektywa 80/1177/EWG niniejszym traci moc z dniem 1 stycznia 2003 r.

Artykuł 13

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK A

ROCZNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW — SPRAWOZDAWCZOŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Lista zmiennych i jednostek miary	Transportowane towary w: — tonach — tonach-km Ruch pociągów towarowych w: — pociągach-km Liczba przewożonych intermodalnych jednostek transportowych w: — liczbie — TEU (ekwiwalent 20 stóp) (dla kontenerów i typu swap body)
Okres bazowy	Rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica A1: transportowane towary, wg rodzaju transportu Tablica A2: transportowane towary, wg rodzaju towarów (załącznik J) Tablica A3: transportowane towary (w ruchu międzynarodowym i tranzytowym) według kraju załadunku i rozładunku Tablica A4: transportowane towary, wg kategorii towarów niebezpiecznych (załącznik K) Tablica A5: transportowane towary, wg rodzaju przesyłki (opcjonalnie) Tablica A6: towary transportowane w intermodalnych jednostkach transportowych, wg rodzaju transportu i rodzaju jednostki transportowej Tablica A7: liczba przewożonych z ładunkiem intermodalnych jednostek transportowych, wg rodzaju transportu i rodzaju jednostki transportowej Tablica A8: liczba pustych przewożonych intermodalnych jednostek transportowych, wg rodzaju jednostki transportowej Tablica A9: ruch pociągów towarowych
Termin przekazywania danych	Pięć miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy dla tablic A1, A2 i A3	2003
Pierwszy okres bazowy dla tablic A4, A5, A6, A7, A8 i A9	2004
Uwagi	1. Rodzaj transportu podlega następującemu rozbiciu: — krajowy — międzynarodowy — przychodzący — międzynarodowy — wychodzący — tranzyt 2. Rodzaj przesyłki podlega następującemu rozbiciu: — pełne obciążenie pociągów — pełne obciążenie wagonów — inne 3. Rodzaj jednostki transportowej podlega następującemu rozbiciu: — kontenery i typ swap body — naczepy (niepołączone) — pojazdy drogowe (połączone) 4. W przypadku tablic A3 Eurostat i Państwa Członkowskie mogą ustalić zasady ułatwiające konsolidację danych pochodzących z przedsięwzięć reali-

▼B

	zowanych w innych Państwach Członkowskich, aby zagwarantować spójność tych danych. 5. W przypadku tablicy A4 Państwa Członkowskie wskazują, czy i jakie kategorie ruchu nie zostały uwzględnione w danych. 6. W przypadku tablic A2 do A8, jeżeli niedostępne są kompletne informacje na temat transportu tranzytowego, Państwa Członkowskie przekazują wszystkie dostępne dane.

▼B

ZAŁĄCZNIK B

ROCZNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW — SPRAWOZDAWCZOŚĆ UPROSZCZONA

Lista zmiennych i jednostek miary	Transportowane towary w: — tonach — tonach-km Ruch pociągów towarowych w: — pociągach-km
Okres bazowy	Rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica B1: transportowane towary, wg rodzaju transportu Tablica B2: ruch pociągów towarowych
Termin przekazywania danych	Pięć miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2004
Uwagi	1. Rodzaj transportu podlega następującemu rozbiciu: — krajowy — międzynarodowy — przychodzący — międzynarodowy — wychodzący — tranzyt

▼B

ZAŁĄCZNIK C

ROCZNA STATYSTYKA TRANSPORTU PASAŻERÓW — SPRAWOZDAWCZOŚĆ SZCZEGÓŁOWA

Lista zmiennych i jednostek miary	Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów — pasażerach-km Ruch pociągów pasażerskich: — pociągach-km
Okres bazowy	Rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica C1: transportowani pasażerowie, wg rodzaju transportu (dane tymczasowe, tylko liczba pasażerów) Tablica C2: pasażerowie w transporcie międzynarodowym, wg kraju rozpoczęcia i kraju zakończenia podróży (dane tymczasowe, tylko liczba pasażerów) Tablica C3: transportowani pasażerowie, wg rodzaju transportu (ostateczne dane skonsolidowane) Tablica C4: pasażerowie w transporcie międzynarodowym, wg kraju rozpoczęcia i kraju zakończenia podróży (ostateczne dane skonsolidowane, tylko liczba pasażerów) Tablica C5: ruch pociągów pasażerskich
Termin transmisji danych	Osiem miesięcy od końca okresu bazowego (tablice C1, C2, C5) 14 miesięcy od końca okresu bazowego (tablice C3, C4)
Pierwszy okres bazowy	2004
Uwagi	1. Rodzaj transportu podlega następującemu rozbiciu: — krajowy — międzynarodowy 2. W przypadku tablic C1 i C2 Państwa Członkowskie mogą dostarczyć dane tymczasowe oparte na sprzedaży biletów w kraju sprawozdawcy lub innych dostępnych źródłach. W przypadku tablic C3 i C4 Państwa Członkowskie dostarczają ostateczne dane skonsolidowane zawierające informacje oparte na sprzedaży biletów poza krajem sprawozdawcą. Informacje te można uzyskać bezpośrednio od organów krajowych w innych krajach lub za pośrednictwem międzynarodowych programów w zakresie odszkodowania za bilety.

▼B

ZAŁĄCZNIK D

ROCZNA STATYSTYKA TRANSPORTU PASAŻERÓW — SPRAWOZDAWCZOŚĆ UPROSZCZONA

Lista zmiennych i jednostek miary	Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów — pasażerach-km Ruch pociągów pasażerskich w: — pociągach-km
Okres bazowy	Rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica D1: transportowani pasażerowie Tablica D2: ruch pociągów pasażerskich
Termin przekazywania danych	Osiem miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2004
Uwagi	1. W przypadku tablicy D1 Państwa Członkowskie mogą dostarczyć dane oparte na sprzedaży biletów w kraju sprawozdawcy lub innych dostępnych źródłach.

▼B

ZAŁĄCZNIK E

KWARTALNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW I PASAŻERÓW

Lista zmiennych i jednostek miary	Transportowane towary w: — tonach — tonach-km Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów — pasażerach-km
Okres bazowy	Kwartał
Częstotliwość	Co kwartał
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica E1: Transportowane towary Tablica E2: Transport pasażerów
Termin przekazywania danych	Trzy miesiące od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	Pierwszy kwartał 2004 r.
Uwagi	1. Tablice E1 i E2 mogą bazować na danych tymczasowych, również na szacunkowych obliczeniach. W przypadku tablicy E2 Państwa Członkowskie mogą dostarczyć dane oparte na sprzedaży biletów w kraju sprawozdawcy lub innych dostępnych źródłach. 2. Statystyka ta jest dostarczana dla przedsiębiorstw objętych załącznikami A i C.

▼B

ZAŁĄCZNIK F

REGIONALNA STATYSTYKA TRANSPORTU TOWARÓW I PASAŻERÓW

Lista zmiennych i jednostek miary	Transportowane towary w: — tonach — tonach-km Transport pasażerów w: — liczbie pasażerów
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Co pięć lat
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica F1: krajowy transport towarów według regionu załadunku i regionu rozładunku (NUTS 2) Tablica F2: międzynarodowy transport towarów według regionu załadunku i regionu rozładunku (NUTS 2) Tablica F3: krajowy transport pasażerów według regionu rozpoczęcia i regionu zakończenia podróży (NUTS 2) Tablica F4: międzynarodowy transport pasażerów według regionu rozpoczęcia i regionu zakończenia podróży (NUTS 2)
Termin przekazywania danych	12 miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2005
Uwagi	1. Jeżeli miejsce załadunku lub rozładunku (tablice F1, F2), miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży (tablice F3, F4) znajduje się poza Europejskim Obszarem Gospodarczym, Państwa Członkowskie podają tylko nazwę kraju. 2. Aby pomóc Państwom Członkowskim w przygotowywaniu tych tablic, Eurostat dostarcza Państwom Członkowskim listę kodów stacji UIC oraz odpowiednie kody NUTS. 3. W przypadku tablic F3 i F4 Państwa Członkowskie mogą dostarczyć dane oparte na sprzedaży biletów lub innych dostępnych źródłach. 4. Dane statystyczne będą dostarczane dla przedsiębiorstw objętych załącznikami A i C.

▼B

ZAŁĄCZNIK G

STATYSTYKA DOTYCZĄCA RUCHU W SIECI KOLEJOWEJ

Lista zmiennych i jednostek miary	Transport towarów: — liczba pociągów Transport pasażerów: — liczba pociągów Inne (pociągi obsługi itp.) (opcjonalnie): — liczba pociągów
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Co pięć lat
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica G1: transport towarów, wg segmentu sieci Tablica G2: transport pasażerów, wg segmentu sieci Tablica G3: inne (pociągi obsługi itp.), wg segmentu sieci (opcjonalnie)
Termin transmisji danych	18 miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2005
Uwagi	1. Państwa Członkowskie definiują zestaw segmentów sieci obejmujący przynajmniej kolej TEN na terytorium danego kraju. Państwa Członkowskie przekazują Eurostatowi informacje dotyczące: — koordynatów geograficznych oraz inne dane potrzebne do identyfikacji i umiejscowienia każdego segmentu sieci, a także połączeń między segmentami, — informacje na temat charakterystyki (w tym pojemności) pociągów korzystających z każdego segmentu sieci. 2. Każdy segment sieci stanowiący część transeuropejskiej sieci kolejowej (TEN) jest identyfikowany na podstawie dodatkowego atrybutu w rekordzie danych, co umożliwi kwantyfikację ruchu w ramach TEN.

▼M1

ZAŁĄCZNIK H

STATYSTYKA WYPADKÓW

Lista zmiennych i jednostek miary	— liczba wypadków (Tablice H1, H2) — liczba zabitych (Tablica H3) — liczba ciężko rannych (Tablica H4)
Okres bazowy	Rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica H1: liczba ciężkich wypadków i liczba wypadków z ciężko rannymi (fakultatywnie), wg rodzaju wypadku Tablica H2: liczba wypadków związana z transportem towarów niebezpiecznych Tablica H3: liczba zabitych, wg rodzaju wypadku i kategorii osoby Tablica H4: liczba ciężko rannych, wg rodzaju wypadku i kategorii osoby
Termin transmisji danych	Pięć miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2004
Uwaga	1. Rodzaj wypadku podlega następującemu rozbiciu: — kolizje (z wyjątkiem wypadków na skrzyżowaniach jednopoziomowych) — wykolejenia — wypadki na skrzyżowaniach jednopoziomowych — wypadki z udziałem osób spowodowane przez tabor kolejowy w ruchu — pożary w taborze — inne — ogółem. Rodzaj wypadku odnosi się do pierwotnego wypadku. 2. Tablica H2 podlega następującemu rozbiciu: — na ogólną liczbę wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego przewożącego towary niebezpieczne zgodnie z listą towarów ujętych w załączniku K — na liczbę takich wypadków, w których towary niebezpieczne zostały uwolnione. 3. Kategoria osoby podlega następującemu rozbiciu: — pasażerowie — pracownicy (w tym kontrahenci) — inne — ogółem. 4. Dane w tablicach H1do H4 są dostarczane dla wszystkich kolei objętych niniejszym rozporządzeniem. 5. W ciągu pierwszych pięciu lat obowiązywania niniejszego rozporządzenia Państwa Członkowskie mogą zdawać sprawozdanie z tego typu statystyki w oparciu o krajowe definicje, jeżeli nie są dostępne dane zgodne z ujednoliconymi definicjami (przyjętymi zgodnie z procedurą w art. 11 ust. 2).

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Lista zmiennych i jednostek miary	Patrz niżej
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Co roku
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Patrz niżej
Termin przekazywania danych	Pięć miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2003
Uwaga	Informacje podane niżej (tablica I1) są dostarczane dla każdego przedsiębiorstwa kolejowego, dla którego dane dostarcza się zgodnie z załącznikami od A do H. Informacje te są wykorzystywane do: — sprawdzenia, które przedsiębiorstwa są objęte tablicami w załącznikach od A do H — zatwierdzenia zakresu załączników A i C w odniesieniu do ogółu kolejowej działalności transportowej.

Tablica I1

	Identyfikacja źródła danych	
I1.1.1	Kraj sprawozdawca	
I1.1.2	Rok bazowy	
I1.1.3	Nazwa przedsiębiorstwa (opcjonalnie)	
I1.1.4	Kraj, w którym mieści się przedsiębiorstwo	
	Typ działalności	
I1.2.1	Transport towarów: międzynarodowy	tak/nie
I1.2.2	Transport towarów: krajowy	tak/nie
I1.2.3	Transport pasażerów: międzynarodowy	tak/nie
I1.2.4	Transport pasażerów: krajowy	tak/nie
	Dane zawarte w załącznikach od A do H	
	Załącznik A	tak/nie
	Załącznik B	tak/nie
	Załącznik C	tak/nie
	Załącznik D	tak/nie
	Załącznik E	tak/nie
	Załącznik F	tak/nie
	Załącznik G	tak/nie
	Załącznik H	tak/nie
	Poziom działalności transportowej (opcjonalnie)	
I1.3.1	Transport towarów ogółem (tony)	
I1.3.2	Transport towarów ogółem (tony-km)	
I1.3.3	Transport pasażerów ogółem (pasażerowie)	
I1.3.4	Transport pasażerów ogółem (pasażerowie-km)	

▼M2

ZAŁĄCZNIK J

NST 2007

Sekcja	Opis
01	Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa
02	Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny
03	Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor
04	Produkty spożywcze, napoje i tytoń
05	Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane
06	Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji
07	Koks i produkty rafinacji ropy naftowej
08	Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe
09	Inne niemetaliczne wyroby mineralne
10	Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia
11	Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane; urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary
12	Sprzęt transportowy
13	Meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane
14	Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady
15	Listy, paczki
16	Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów
17	Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż transportowany oddzielenie od pasażera; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane
18	Towary pogrupowane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem
19	Towary, których nie można zdefiniować: towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zdefiniować, a przez to przypisać do grup 01–16
20	Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane

▼B

ZAŁĄCZNIK K

KLASYFIKACJA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1. Materiały wybuchowe
2. Gazy sprężone, ciekłe lub rozpuszczone pod ciśnieniem
3. Płyny łatwopalne

4.1. Łatwopalne ciała stałe

4.2. Substancje podatne na samozapłon

4.3. Substancje emitujące gazy łatwopalne w zetknięciu z wodą

5.1. Substancje utleniające

5.2. Nadtlenki organiczne

6.1. Substancje toksyczne

6.2. Substancje mogące powodować infekcje

7. Materiały radioaktywne
8. Czynniki korozyjne
9. Różne niebezpieczne substancje

Uwaga: powyższe kategorie zostały zdefiniowane w rozporządzeniach dotyczących międzynarodowego przewozu kolejowego towarów niebezpiecznych znanych zazwyczaj pod nazwą RID, przyjętych na mocy dyrektywy Rady 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych i późniejszych zmian do tej dyrektywy ([1]).

([1]) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 25. Dyrektywa zmieniona przez dyrektywę Rady 2001/6/WE (Dz.U. L 30 z 1.2.2001, str. 42.).