

REGULAMENTO (CE) N.º 1192/2003 DA COMISSÃO

de 3 de Julho de 2003

que altera o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas dos transportes ferroviários

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 3.º e o n.º 5 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) De acordo com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 91/2003, as definições contidas nesse regulamento podem ser alteradas pela Comissão.
- (2) São necessárias definições adicionais para efeitos da recolha de dados, em conformidade com as definições comuns a todos os Estados-Membros, para garantir a harmonização das estatísticas dos transportes ferroviários.
- (3) De acordo com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 91/2003, o conteúdo dos anexos pode ser adaptado pela Comissão.
- (4) A apresentação do quadro H1 deve ser alterada para garantir a clareza da cobertura estatística apresentada.
- (5) Assim, o Regulamento (CE) n.º 91/2003 deve ser alterado em conformidade.
- (6) As medidas fixadas no presente regulamento são conformes ao parecer apresentado pelo Comité do Programa Estatístico, instituído pela Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho ⁽²⁾,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 é alterado da seguinte forma:

1. O n.º 1 do artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:
 - «1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 1. “País declarante”, o Estado-Membro que transmite os dados ao Eurostat;
 2. “Autoridades nacionais”, os institutos nacionais de estatística ou outros organismos responsáveis pela elaboração de estatísticas comunitárias;
 3. “Caminho-de-ferro”, via de comunicação por carril para utilização exclusiva de veículos ferroviários;

4. “Veículo ferroviário”, material móvel que circula exclusivamente sobre carril, com tracção própria (veículos tractores) ou rebocado (carruagens, reboques de automotora, furgões e vagões);
5. “Empresa de transporte ferroviário”, uma empresa pública ou privada, cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros. Excluem-se as empresas de transporte ferroviário que assegurem exclusivamente serviços de transporte ferroviário de passageiros por metropolitano, eléctrico e/ou metro ligeiro;
6. “Transporte ferroviário de mercadorias”, a deslocação de mercadorias efectuada por meio de veículos ferroviários entre o local de carga e o local de descarga;
7. “Transporte ferroviário de passageiros”, a deslocação de passageiros efectuada por veículos ferroviários entre o local de embarque e o local de desembarque. Exclui-se o transporte de passageiros por metropolitano, eléctrico e/ou metro ligeiro;
8. “Metropolitano” (também conhecido como “metro”, “caminho-de-ferro metropolitano” ou “caminho-de-ferro subterrâneo”), caminho-de-ferro eléctrico para o transporte de passageiros com capacidade para tráfego muito intenso e caracterizado por direitos exclusivos de passagem, composições com várias carruagens, alta velocidade, aceleração rápida, sistemas de sinalização sofisticados, e pela ausência de passagens de nível, para permitir uma frequência elevada de comboios e uma grande ocupação dos cais. O metro caracteriza-se ainda pela elevada quantidade de estações, normalmente a intervalos de 700 m-1 200 m. A “alta velocidade” define-se por comparação com a de eléctricos e metro ligeiro, e significa neste caso cerca de 30-40 km/h, nas distâncias mais curtas, e 40-70 km/h, nas mais longas;
9. “Eléctrico (carro eléctrico)”, veículo rodoviário de passageiros concebido para levar sentadas mais de nove pessoas (incluindo o condutor), ligado a condutores eléctricos ou movido a diesel e que se desloca sobre carris;
10. “Metro ligeiro”, caminho-de-ferro para o transporte de passageiros que utiliza frequentemente carruagens eléctricas sobre carris, as quais funcionam isoladamente ou em comboios curtos, em linhas duplas fixas. A distância entre as estações/paragens não ultrapassa geralmente os 1 200 m. Comparado com o metro, o metro ligeiro é de construção mais ligeira, concebida para volumes mais pequenos de tráfego e velocidade inferior. Por vezes é difícil distinguir com precisão entre metro ligeiro e eléctrico; o eléctrico não está normalmente separado do tráfego rodoviário, enquanto o metro ligeiro pode estar separado dos restantes sistemas;

⁽¹⁾ JO L 14 de 21.1.2003, p. 1.⁽²⁾ JO L 181 de 28.6.1989, p. 47.

11. “Transporte nacional”, transporte ferroviário entre dois locais (local de carga/embarque e local de descarga/desembarque) situados no país declarante. Pode incluir o trânsito por um segundo país;
 12. “Transporte internacional”, transporte ferroviário entre um local (de carga/embarque ou de descarga/desembarque) situado no país declarante e um local (de carga/embarque ou de descarga/desembarque) situado noutro país;
 13. “Trânsito”, transporte ferroviário efectuado na rede ferroviária do país declarante entre dois locais (local de carga/embarque e local de descarga/desembarque) situados fora do país declarante. As operações de transporte que envolvem carga/embarque ou descarga/desembarque de mercadorias/passageiros na fronteira do país declarante de/para outro modo de transporte não são consideradas como trânsito;
 14. “Passageiro ferroviário”, qualquer pessoa, excluindo o pessoal afecto ao serviço do comboio, que efectue um percurso num veículo ferroviário. Para efeitos das estatísticas sobre acidentes, incluem-se os passageiros que tentem embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento;
 15. “Número de passageiros”, número de viagens efectuadas por passageiros ferroviários, em que cada viagem é definida como a deslocação entre o local de embarque e o local de desembarque, com ou sem transferências de um veículo ferroviário para outro. Sempre que possível, quando os passageiros utilizarem os serviços de mais do que uma empresa de transporte ferroviário não devem ser contabilizados mais do que uma vez;
 16. “Passageiro-quilómetro”, unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro. Deve considerar-se apenas a distância efectivamente percorrida pelo passageiro no território nacional do país declarante;
 17. “Peso”, unidade de medida que corresponde à quantidade de mercadorias em toneladas (1 000 quilogramas). O peso a ter em consideração inclui, além do peso das mercadorias transportadas, o peso das embalagens e a tara dos contentores, caixas móveis, paletes e veículos rodoviários transportados por caminho-de-ferro, no âmbito de operações de transporte combinado. Sempre que possível, quando as mercadorias forem transportadas recorrendo aos serviços de mais do que uma empresa de transportes ferroviários, o peso das mercadorias não deve ser contabilizado mais do que uma vez;
 18. “Tonelada-quilómetro”, unidade de medida correspondente à deslocação, por caminho-de-ferro, de uma tonelada (1 000 quilogramas) de mercadoria, na distância de um quilómetro. Deve considerar-se apenas a distância efectivamente percorrida no território nacional do país declarante;
 19. “Comboio”, um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras, ou uma automotora isolada, circulando com um número determinado ou uma designação específica, de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Uma locomotiva isolada, isto é, que viaje sozinha, não é considerada um comboio;
 20. “Comboio-quilómetro”, unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio num percurso de um quilómetro. A distância utilizada é a distância efectivamente percorrida, se disponível, ou a distância normal da rede entre a origem e o destino. Só será tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante;
 21. “Comboio completo”, qualquer remessa, composta por um ou vários vagões carregados, entregue a transporte ao mesmo tempo, pelo mesmo expedidor, na mesma estação e enviada sem alteração na composição do comboio para o endereço de um mesmo destinatário, na mesma estação de destino;
 22. “Vagão completo”, qualquer remessa de mercadorias para a qual é necessária a utilização exclusiva de um vagão, quer a sua capacidade de carga seja totalmente utilizada ou não;
 23. “TEU (unidade equivalente a vinte pés)”, unidade normalizada com base num contentor ISO de 20 pés de comprimento (6,10 m), usada como medida estatística de fluxos ou capacidades de tráfego. Um contentor normalizado ISO série 1 de 40 pés equivale a 2 TEU. Uma caixa móvel inferior a 20 pés corresponde a 0,75 TEU, entre 20 pés e 40 pés corresponde a 1,5 TEU e acima de 40 pés corresponde a 2,25 TEU;
 24. “Acidente grave”, qualquer acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa, ou consideráveis prejuízos ao material, às vias, a outras instalações, ou ao ambiente, ou interrupções prolongadas da circulação. Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e depósitos;
 25. “Acidente com feridos graves”, qualquer acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves em, pelo menos, uma pessoa. Excluem-se os acidentes ocorridos em oficinas, armazéns e depósitos;
 26. “Morto em acidente ferroviário”, óbito resultante de um acidente ou em sua consequência registado dentro de 30 dias, excluindo os suicídios;
 27. “Ferido grave”, qualquer pessoa que, em consequência de um acidente, tenha sofrido lesões que levem à sua hospitalização por períodos superiores a 24 horas, excluindo as tentativas de suicídio;
 28. “Acidente que envolva o transporte de mercadorias perigosas”, qualquer acidente ou incidente que deva ser objecto de uma declaração em conformidade com o RID/ADR, secção 1.8.5;
 29. “Suicídio”, qualquer acto deliberado contra si próprio destinado a provocar a morte, tal como registado e classificado pelas autoridades nacionais competentes.
 30. “Tentativa de suicídio”, qualquer acto deliberado contra si próprio resultante em ferimentos graves mas não em morte, tal como registado e classificado pelas autoridades nacionais competentes.»
2. O anexo H é substituído pelo texto em anexo ao presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 3 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Pedro SOLBES MIRA
Membro da Comissão

ANEXO

«ANEXO H

ESTATÍSTICAS SOBRE ACIDENTES

Lista de variáveis e unidades de medida	<ul style="list-style-type: none"> — número de acidentes (quadros H1, H2) — número de mortos (quadro H3) — número de feridos graves (quadro H4)
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Anual
Lista de quadros, com repartição por quadro	<p>Quadro H1: número de acidentes graves e número de acidentes com feridos graves (opcional), por tipo de acidente</p> <p>Quadro H2: número de acidentes que envolvam o transporte de mercadorias perigosas</p> <p>Quadro H3: número de mortos, por tipo de acidente e categoria de pessoa</p> <p>Quadro H4: número de feridos graves, por tipo de acidente e categoria de pessoa</p>
Prazo para a transmissão dos dados	Cinco meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	2004
Observações	<ol style="list-style-type: none"> 1. Os tipos de acidentes são repartidos do seguinte modo: <ul style="list-style-type: none"> — colisões (excluindo acidentes em passagens de nível) — descarrilamentos — acidentes ocorridos em passagens de nível — acidentes que afectem pessoas, provocados por material circulante em movimento — incêndios de material circulante — outros acidentes — total <p>O tipo de acidente refere-se ao acidente primário</p> 2. O quadro H2 é repartido do seguinte modo: <ul style="list-style-type: none"> — número total de acidentes que envolvam, pelo menos, um veículo ferroviário que transporte mercadorias perigosas, tal como definidas na lista de mercadorias constante no anexo K — número de acidentes desse tipo que provoquem a libertação de matérias perigosas 3. As categorias de pessoas são repartidas do seguinte modo: <ul style="list-style-type: none"> — passageiros — trabalhadores (incluindo contratantes) — outras categorias — total 4. Os dados dos quadros H1-H4 deverão dizer respeito a todos os caminhos-de-ferro cobertos pelo presente regulamento 5. Nos primeiros cinco anos de aplicação do presente regulamento, os Estados-Membros poderão transmitir estas estatísticas de acordo com as definições nacionais, caso os dados conformes com as definições harmonizadas (adoptadas nos termos do procedimento estabelecido no n.º 2 do artigo 11.º) não estejam disponíveis.»