

32003R1192

4.7.2003

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 167/13

**NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1192/2003****ze dne 3. července 2003,****kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 o statistice železniční dopravy****(Text s významem pro EHP)**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 3 odst. 2 a čl. 4 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s článkem 3 nařízení (ES) č. 91/2003 mohou být definice v uvedeném nařízení upraveny Komisí.
- (2) Pro účely sběru dat na základě společných definic ve všech členských státech jsou nutné další definice potřebné k zajištění harmonizace statistiky železniční dopravy.
- (3) V souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 91/2003 může být obsah příloh upraven Komisí.
- (4) Tabulku H1 je nutno přepracovat, aby byla zaručena jasná výpověď o oblasti sběru statistických údajů.
- (5) Nařízení (ES) č. 91/2003 je proto třeba změnit.
- (6) Opatření tohoto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro statistické programy, zřízeného rozhodnutím 89/382/EHS, Euratom <sup>(2)</sup>,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

Nařízení (ES) č. 91/2003 se mění takto:

1. V článku 3 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1. ‚vykazující zemí‘ členský stát předávající údaje Eurostatu;
2. ‚vnitrostátními orgány‘ národní statistické úřady a jiné orgány příslušné v každém členském státě pro vytváření statistických údajů Společenství;
3. ‚železnici‘ kolejová dopravní komunikace výlučně používaná železničními vozidly;

4. ‚železničním vozidlem‘ mobilní zařízení jezdící výlučně po kolejích, které se pohybuje buď vlastní silou (hnačí vozidla) nebo je taženo silou jiného vozidla (osobní vozy, přídavné vozy, zavazadlové vozy a železniční vozy);
5. ‚železničním podnikem‘ každý veřejný nebo soukromý podnik, který poskytuje služby v oblasti železniční přepravy zboží nebo cestujících. Vyjímají se podniky, jejichž jediná činnost spočívá v poskytování služeb v oblasti přepravy cestujících metrem, tramvají nebo městskou dráhou;
6. ‚železniční přepravou zboží‘ přeprava zboží železničními vozidly mezi místem nakládky a vykládky;
7. ‚železniční přepravou cestujících‘ přeprava cestujících železničními vozidly mezi místem nástupu a místem výstupu. Vyjímá se přeprava cestujících metrem, tramvají a nebo městskou dráhou;
8. ‚metrem‘ (také označovaným jako ‚podzemní dráha‘) elektrifikovaná železnice pro přepravu cestujících s dostatečnou kapacitou pro zvládnutí silného přepravního objemu, která vykazuje tyto znaky: výlučné právo cesty, vlaky složené z více vozů, vysoká rychlost a velké zrychlení, důmyslně propracovaná signalizace, žádné úrovňové přechody, což umožňuje vysokou frekvenci vlaků, jakož i vysoká nástupiště. Metra dále mají zastávky blízko sebe, obvykle činí vzdálenost mezi stanicemi zhruba 700 až 1 200 metrů. ‚Vysoká rychlost‘ odkazuje na srovnání s rychlostí tramvají a městské dráhy a rozumí se jí rychlost zhruba 30 až 40 kilometrů za hodinu na krátké vzdálenosti a 40 až 70 kilometrů za hodinu na delší vzdálenosti;
9. ‚tramvají‘ silniční vozidlo pro přepravu cestujících vybavené místy k sezení pro více než devět osob (včetně řidiče) a napojené na elektrické troleje nebo poháněné dieselovým motorem, a které jezdí po kolejích;
10. ‚městskou dráhou‘ železnice pro přepravu cestujících, která často používá elektricky poháněné kolejové vozy jezdící jednotlivě nebo jako krátké vlaky po dvojkolejných tratích. Vzdálenost mezi stanicemi/zastávkami je zpravidla menší než 1 200 metrů. Městská dráha má ve srovnání s metrem lehčí konstrukci, je určena pro menší přepravní objemy a většinou jezdí nižší rychlostí. Někdy je obtížné přesně odlišit městskou dráhu od tramvají; tramvaje obecně nejsou odděleny od silniční dopravy, zatímco městské dráhy mohou být provozovány odděleně od ostatních dopravních systémů;

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1.<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 181, 28.6.1989, s. 47.

11. „vnitrostátní dopravou“ železniční doprava mezi dvěma místy (z místa nakládky/nástupu do místa vykládky/výstupu) ve vykazující zemi. Může zahrnovat průjezd druhou zemí;
  12. „mezinárodní dopravou“ železniční doprava mezi místem (nakládky/nástupu nebo vykládky/výstupu) ve vykazující zemi a místem (nakládky/nástupu nebo vykládky/výstupu) v jiné zemi;
  13. „tranzitní dopravou“ železniční doprava mezi dvěma místy přes vykazující zemi (z místa nakládky/nástupu do místa vykládky/výstupu). Dopravní operace, které zahrnují nakládku/nástup nebo vykládku/výstup zboží/cestujících na hranici vykazující země z jiného nebo na jiný druh dopravy, se nepovažují za tranzitní dopravu;
  14. „cestujícím v železniční dopravě“ osoba cestující po železnici kromě obsluhy vlaku. Pro účely statistiky nehod k nim patří také cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit;
  15. „počtem cestujících“ počet přepravených cestujících v železniční dopravě, přičemž je každá jízda po železnici definována jako přeprava z místa nástupu do místa výstupu s přestupem nebo bez přestupu z jednoho železničního vozidla na jiné železniční vozidlo. Jestliže cestující využijí služeb více než jednoho železničního podniku, započítávají se pokud možno pouze jednou;
  16. „osobokilometrem“ měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země;
  17. „hmotností množství zboží vyjádřené v tunách (1 000 kilogramů). Kromě hmotnosti dopravovaného zboží se zohlední také hmotnost obalu a vlastní hmotnost kontejnerů, výměnných nástaveb, palet a silničních vozidel, která jsou v kombinované přepravě dopravována po železnici. Jestliže se na přepravě zboží podílí více než jeden železniční podnik, započítává se hmotnost zboží pokud možno pouze jednou;
  18. „tunokilometrem“ měrná jednotka odpovídající přepravě jedné tuny zboží po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země;
  19. „vlakem“ jedno nebo několik železničních vozidel, které je taženo (která jsou tažena) jednou nebo několika lokomotivami nebo kolejovými vozidly, nebo jedno samostatně jedoucí železniční vozidlo, které pod určitým číslem nebo určitým označením jede ze stanoveného výchozího bodu do stanoveného koncového bodu. Nezátížená lokomotiva, tj. lokomotiva jedoucí sama, se nepovažuje za vlak;
  20. „vlakokilometrem“ měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Je-li známá, zohledňuje se skutečně ujetá vzdálenost, v opačném případě se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země;
  21. „ucelenou vlakovou zásilkou“ zásilka skládající se z nákladu jednoho nebo několika vozů, kterou současně zasílá stejný odesílatel ze stejného nádraží a která se dopravuje beze změny seřazení vlaku na adresu stejného příjemce na stejné cílové nádraží;
  22. „ucelenou vozovou zásilkou“ zásilka zboží, pro jejíž přepravu je použito samostatného nákladního vozu, nezávisle na tom, zda je plně využita jeho nosnost či nikoli;
  23. „TEU (Twenty-foot Equivalent Unit — jednotkou odpovídající 20 stopám)“ standardní jednotka odpovídající kontejneru ISO o délce 20 stop (6,10 m) používaná jako statistická měrná jednotka dopravních toků nebo kapacit. Standardní kontejner ISO 40' série 1 se rovná 2 TEU. Výměnné přepravníky pod 20 stop odpovídají 0,75 TEU, přepravníky mezi 20 a 40 stopami 1,5 TEU a nad 40 stop 2,25 TEU;
  24. „vážnou nehodou“ každá nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je vážně zraněna nebo usmrcena nejméně jedna osoba nebo při níž dojde ke značným věcným škodám na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na okolí nebo která má za následek rozsáhlé narušení dopravy. Vyjímají se nehody v dílnách, skladech a vozovnách;
  25. „nehodou s těžce zraněnými“ nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je vážně zraněna nebo usmrcena nejméně jedna osoba. Vyjímají se nehody v dílnách, skladech a vozovnách;
  26. „usmrcenými osobami“ všechny osoby, které byly bezprostředně usmrceny nebo zemřely na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu;
  27. „těžce zraněnými osobami“ všechny zraněné osoby, které byly po nehodě hospitalizovány na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu;
  28. „nehodami spojenými s přepravou nebezpečných nákladů“ všechny nehody nebo mimořádné události, které je nutno podle RID/ADR oddíl 1.8.5 ohlásit;
  29. „sebevraždou“ úmyslné zranění sebe sama s následkem smrti, jak je registrováno a klasifikováno příslušným vnitrostátním orgánem;
  30. „pokusem o sebevraždu“ úmyslné zranění sebe sama, které sice má za následek vážně zranění, avšak nikoli smrt, jak je registrováno a klasifikováno příslušným vnitrostátním orgánem.“
2. Příloha H se nahrazuje přílohou tohoto nařízení.

#### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 3. července 2003.

*Za Komisi*  
Pedro SOLBES MIRA  
*člen Komise*

---

## PŘÍLOHA

## „PŘÍLOHA H

## STATISTIKA NEHOD

Seznam proměnných a měrných jednotek	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Počet nehod (tabulky H1, H2)</li> <li>— Počet usmrcených osob (tabulka H3)</li> <li>— Počet těžce zraněných osob (tabulka H4)</li> </ul>
Referenční období	Rok
Četnost	Ročně
Seznam tabulek s členěním pro každou tabulku	<p>Tabulka H1: počet vážných nehod a počet nehod s těžce zraněnými (volitelně) podle druhu nehody</p> <p>Tabulka H2: počet nehod spojených s přepravou nebezpečných nákladů</p> <p>Tabulka H3: počet usmrcených osob podle druhu nehody a kategorie osob</p> <p>Tabulka H4: počet těžce zraněných osob podle druhu nehody a kategorie osob</p>
Termín pro předání údajů	5 měsíců po uplynutí sledovaného období
První referenční období	2004
Poznámky	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nehody se rozlišují takto: <ul style="list-style-type: none"> <li>— srážky (kromě nehod na úrovňových přejezdech)</li> <li>— vykolejení</li> <li>— nehody na úrovňových přejezdech</li> <li>— nehody se škodami na zdraví osob způsobené pohybujícími se železničními vozidly</li> <li>— požáry železničních vozidel</li> <li>— ostatní</li> <li>— celkem</li> </ul> <p>Druh nehody odkazuje na prvotní nehodu.</p> </li> <li>2. Tabulka H2 se dělí takto: <ul style="list-style-type: none"> <li>— celkový počet nehod zahrnujících alespoň jedno železniční vozidlo přepravující nebezpečné věci podle seznamu nebezpečných věcí v příloze K</li> <li>— počet takových nehod, při kterých došlo k uvolnění nebezpečného nákladu</li> </ul> </li> <li>3. Kategorie osob se rozlišují takto: <ul style="list-style-type: none"> <li>— cestující</li> <li>— zaměstnanci (včetně dodavatelů)</li> <li>— ostatní</li> <li>— celkem</li> </ul> </li> <li>4. Údaje v tabulkách H1 – H4 se poskytují pro všechny železnice v oblasti působnosti tohoto nařízení.</li> <li>5. Během prvních pěti let uplatňování tohoto nařízení mohou členské státy předávat tyto statistické údaje podle vnitrostátních definic, pokud nejsou k dispozici údaje odpovídající harmonizovaným definicím (přijatým postupem podle čl. 11 odst. 2).“</li> </ol>