

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

- **B**      **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 70/2012**  
**z dnia 18 stycznia 2012 r.**  
**w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy**  
**(wersja przekształcona)**  
**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**  
**(Dz.U. L 32 z 3.2.2012, s. 1)**

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Rozporządzenie Rady (UE) nr 517/2013 z dnia 13 maja 2013 r.	L 158	1	10.6.2013

sprostowane przez:

- **C1**      Sprostowanie, Dz.U. L 191 z 17.7.2015, s. 9 (70/2012)



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY (UE) NR 70/2012**

**z dnia 18 stycznia 2012 r.**

**w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu  
drogowego rzeczy**

**(wersja przekształcona)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 338 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 z dnia 25 maja 1998 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy <sup>(2)</sup> zostało kilkakrotnie znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości należy je przekształcić.
- (2) W celu realizacji zadań powierzonych Komisji w zakresie wspólnej polityki transportowej powinna ona mieć do dyspozycji porównywalne, wiarygodne, zsynchronizowane, regularne i wyczerpujące dane statystyczne w sprawie skali i rozwoju transportu drogowego rzeczy pojazdami zarejestrowanymi w Unii oraz w sprawie stopnia wykorzystania pojazdów wykonujących te przewozy.
- (3) Opracowanie wyczerpujących regionalnych statystyk jest konieczne zarówno w odniesieniu do przewozu rzeczy, jak i przejazdów pojazdów.
- (4) Właściwe jest zatem zapewnienie, aby miejsca rozpoczęcia i zakończenia transportu wewnątrz Unii – według regionów – były opisywane na tych samych zasadach, jak dla transportu krajowego, i zapewnienie powiązania między przewozem rzeczy i przejazdami pojazdów poprzez pomiar stopnia wykorzystania pojazdów wykonujących ten transport.
- (5) Zgodnie z zasadą pomocniczości tworzenie wspólnych standardów statystycznych pozwalających na stworzenie zharmonizowanych informacji może być skuteczniejsze tylko na poziomie Unii, dane zaś będą gromadzone w poszczególnych państwach członkowskich z upoważnienia organów i urzędów odpowiedzialnych za opracowywanie oficjalnych statystyk.

<sup>(1)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 1 grudnia 2011 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 12 grudnia 2011 r.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 163 z 6.6.1998, s. 1.

**▼B**

- (6) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej <sup>(1)</sup> ustanawia układ odniesienia dla przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności przepisów dotyczących dostępu do źródeł danych administracyjnych, efektywności dostępnych źródeł pod względem kosztów oraz poufności informacji statystycznych.
- (7) Przekazywanie danych indywidualnych, które stały się anonimowe, jest niezbędne, żeby oszacować całkowitą dokładność wyników.
- (8) Ważne jest zapewnienie, aby informacje statystyczne były odpowiednio rozpowszechniane.
- (9) Malcie należy przyznać odstępstwo ze względu na jej szczególne położenie geograficzne, przejazdy na krótkie odległości w transporcie drogowym, ograniczoną sieć dróg oraz nieproporcjonalne obciążenie, które dla władz maltańskich stanowiłoby zbieranie takich danych.
- (10) W celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego i postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do aktualizowania części 1 załącznika I, z wyjątkiem zmian dotyczących fakultatywnego charakteru wymaganych informacji, oraz do dostosowania załączników II–VII. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (11) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję <sup>(2)</sup>,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

**Przedmiot i zakres stosowania**

1. Każde państwo członkowskie opracowuje unijne statystyki dotyczące transportu drogowego rzeczy wykonywanego pojazdami samochodowymi do transportu rzeczy, które są zarejestrowane w tym państwie członkowskim, oraz dotyczące przejazdów wykonywanych przez takie pojazdy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

**▼ B**

2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do transportu drogowego rzeczy wykonywanego:

- a) pojazdami samochodowymi do transportu rzeczy, których dopuszczalna masa lub wymiary przekraczają limity normalnie dozwolone w danym państwie członkowskim;
- b) pojazdami rolniczymi, pojazdami wojskowymi oraz pojazdami należącymi do centralnej lub lokalnej administracji publicznej, z wyjątkiem pojazdów samochodowych do transportu rzeczy należących do przedsiębiorstw publicznych, w szczególności do przedsiębiorstw kolejowych.

Każde państwo członkowskie może wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy samochodowe do transportu rzeczy, których ładowność lub dopuszczalna masa całkowita jest niższa niż określony limit. Limit nie może przekroczyć 3,5 tony ładowności lub 6 ton dopuszczalnej masy całkowitej w przypadku pojedynczych pojazdów silnikowych.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do Malty, dopóki liczba zarejestrowanych na Malcie pojazdów samochodowych do transportu rzeczy uprawnionych do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy nie przekroczy 400 pojazdów. W tym celu Malta corocznie – najpóźniej do końca marca roku następnego po roku, którego dotyczy liczba pojazdów samochodowych do transportu rzeczy – informuje Eurostat o liczbie pojazdów samochodowych do transportu rzeczy uprawnionych do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy.

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „transport drogowy rzeczy”: każdy transport rzeczy wykonywany pojazdami samochodowymi do transportu rzeczy;
- b) „pojazd samochodowy transportowy”: pojazd drogowy, który jest wyposażony w silnik, który stanowi jego jedyny środek napędu, normalnie wykorzystywany do przewozu osób lub rzeczy w transporcie drogowym lub do ciągnięcia po drodze pojazdów wykorzystywanych do przewozu osób lub rzeczy;
- c) „pojazd drogowy przeznaczony do transportu rzeczy”: pojazd drogowy przeznaczony wyłącznie lub głównie do przewozu rzeczy (samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa);
- d) „pojazd samochodowy do transportu rzeczy”: każdy pojedynczy pojazd samochodowy transportowy lub zespół pojazdów drogowych, mianowicie pociąg drogowy lub pojazd członowy przeznaczony do przewozu rzeczy;
- e) „samochód ciężarowy”: pojazd drogowy z ramą sztywną przeznaczony wyłącznie lub głównie do przewozu rzeczy;
- f) „ciągnik siodłowy”: pojazd samochodowy transportowy przeznaczony wyłącznie lub głównie do ciągnięcia innych pojazdów drogowych, które nie posiadają napędu własnego (przede wszystkim naczep);
- g) „przyczepa”: pojazd drogowy przeznaczony do transportu rzeczy przeznaczony do bycia ciągnionym przez pojazd samochodowy transportowy;
- h) „naczepa”: pojazd drogowy przeznaczony do transportu rzeczy bez przedniej osi, zaprojektowany tak, że część pojazdu i znaczna część ładunku spoczywa na ciągniku siodłowym;

**▼ B**

- i) „pojazd członowy”: ciągnik siodłowy połączony z naczepą;
- j) „pociąg drogowy”: pojazd samochodowy do transportu rzeczy połączony z przyczepą lub pojazd członowy z kolejną przyczepą;
- k) „zarejestrowany”: umieszczony w rejestrze pojazdów samochodowych transportowych, prowadzonym przez oficjalny organ w państwie członkowskim, bez względu na to, czy rejestracja związana jest z wydaniem tablicy rejestracyjnej.

W przypadku przewozów wykonywanych zespołem pojazdów samochodowych transportowych, mianowicie pociągiem drogowym lub pojazdem członowym, w których pojazd samochodowy do transportu rzeczy i przyczepa lub naczepa są zarejestrowane w różnych państwach, cały pojazd jest uważany za zarejestrowany w państwie rejestracji pojazdu samochodowego do transportu rzeczy;

- l) „ładowność”: maksymalna masa towarów deklarowana jako dopuszczalna przez właściwe władze państwa rejestracji pojazdu.

Kiedy pojazd samochodowy do transportu rzeczy jest pociągiem drogowym złożonym z samochodu ciężarowego i przyczepy, ładowność pociągu drogowego oznacza sumę ładowności samochodu ciężarowego i przyczepy;

- m) „dopuszczalna masa całkowita”: łączna masa pojazdu (lub zespołu pojazdów) na postoju, gotowego do drogi wraz z masą ładunku deklarowana jako dopuszczalna przez właściwe władze państwa rejestracji pojazdu;
- n) „Eurostat”: departament Komisji odpowiedzialny za wykonywanie zadań spoczywających na Komisji w dziedzinie opracowywania statystyk Unii.

*Artykuł 3***Gromadzenie danych**

1. Państwa członkowskie opracowują dane statystyczne dotyczące następujących obszarów:

- a) pojazdów;
- b) przejazdu pojazdów;
- c) towarów.

2. Zmienne statystyczne w każdym z tych obszarów, ich definicje i poziomy klasyfikacji wykorzystywane dla analiz są określone w załącznikach I–VII.

3. Podczas określania metod wykorzystywanych do opracowywania danych statystycznych państwa członkowskie powstrzymują się od przewidywania formalności na granicach między państwami członkowskimi.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia, w razie potrzeby, aktów delegowanych zgodnie z art. 8 dotyczących aktualizowania części I załącznika I, wyłącznie w celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego i postępu technicznego, z wyjątkiem zmian dotyczących fakultatywnego charakteru wymaganych informacji.

**▼B**

Komisja jest również uprawniona do przyjęcia, w razie potrzeby, aktów delegowanych zgodnie z art. 8 dotyczących dostosowania załączników II–VII w celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego i postępu technicznego.

Wykonując swoje uprawnienia zgodnie z niniejszym ustępem, Komisja zapewnia, aby przyjęte akty delegowane nie nakładały na państwa członkowskie i respondentów dodatkowych znaczących obciążeń administracyjnych.

*Artykuł 4***Precyzja wyników statystycznych**

Państwa członkowskie zapewniają, aby ich metody gromadzenia i przetwarzania danych statystycznych były ustalone w taki sposób, aby wyniki statystyczne przekazane na podstawie niniejszego rozporządzenia były wystarczająco precyzyjne, tak aby Komisja mogła dysponować porównywalnymi, wiarygodnymi, zsynchronizowanymi, regularnymi i wyczerpującymi danymi statystycznymi, biorąc jednocześnie pod uwagę charakterystykę struktury transportu drogowego w państwach członkowskich.

Do celów akapitu pierwszego Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy techniczne dotyczące precyzji wymaganych danych statystycznych. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.

*Artykuł 5***Przekazywanie wyników statystycznych do Eurostatu**

1. Państwa członkowskie przekazują co kwartał do Eurostatu dane jednostkowe należycie zweryfikowane, odpowiadające zmiennym określonym w art. 3 i wymienione w załączniku I, bez wskazywania nazwy, adresu lub numeru rejestracyjnego.

Taki przekaz zawiera, w stosownych przypadkach, dane statystyczne dotyczące poprzednich kwartałów, dla których przekazano dane tymczasowe.

2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych ustalenia dotyczące przekazywania danych, o których mowa w ust. 1, wraz z tabelami statystycznymi, o ile istnieją, utworzonymi na podstawie tych danych. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.

3. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 1, jest wykonywane w terminie pięciu miesięcy od końca każdego kwartału obserwacji.

Pierwszy przekaz obejmuje pierwszy kwartał 1999 r.

*Artykuł 6***Rozpowszechnianie wyników statystycznych**

Wyniki statystyczne w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy są rozpowszechniane nie później niż 12 miesięcy po zakończeniu okresu, którego te wyniki dotyczą.

**▼ B**

Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych przepisy dotyczące rozpowszechniania wyników statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, łącznie ze strukturą i zawartością wyników, które mają być rozpowszechniane. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.

*Artykuł 7***Sprawozdania**

1. Państwa członkowskie przesyłają do Eurostatu, nie później niż w dniu przekazania pierwszej kwartalnej informacji, sprawozdanie w sprawie metod wykorzystanych do opracowywania danych statystycznych.

Państwa członkowskie przekazują również do Eurostatu szczegóły dotyczące jakichkolwiek znacznych zmian w metodach wykorzystywanych do gromadzenia danych statystycznych.

2. Państwa członkowskie dostarczają do Eurostatu coroczne informacje na temat wielkości prób, wskaźników braku odpowiedzi i – w formie odchylenia standardowego lub przedziału ufności – wiarygodności głównych wyników statystycznych.

3. Do dnia 31 grudnia 2014 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to zawiera w szczególności ocenę jakości przekazywanych danych statystycznych, metod gromadzenia danych, jak również obciążeń administracyjnych dla państw członkowskich i dla respondentów. Do sprawozdania dołącza się w stosownych przypadkach wnioski w sprawie zmiany listy zmiennych, uwzględniające ustalenia poczynione w ramach powiązanych projektów, w szczególności dotyczących emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowanych przez transport drogowy rzeczy.

*Artykuł 8***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych przekazuje się Komisji na warunkach określonych w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 3 ust. 4, przekazuje się Komisji na okres pięciu lat od dnia 23 lutego 2012 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3 ust. 4, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

**▼B**

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3 ust. 4 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 9***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Europejskiego Systemu Statystycznego ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 223/2009. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 10***Uchylenie**

Rozporządzenie (WE) nr 1172/98 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IX.

*Artykuł 11***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.



**▼B***ZAŁĄCZNIKI*

Załącznik I	WYKAZ ZMIENNYCH I ZAŁĄCZNIK METODOLOGICZNY
Załącznik II	KLASYFIKACJA KONFIGURACJI OSI
Załącznik III	KLASYFIKACJA RODZAJÓW PRZEJAZDÓW POJAZDÓW
Załącznik IV	KLASYFIKACJA TOWARÓW
Załącznik V	KLASYFIKACJA KATEGORII TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH
Załącznik VI	KLASYFIKACJA TYPÓW ŁADUNKÓW
Załącznik VII	KODOWANIE MIEJSC ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU Z PODZIAŁEM NA PAŃSTWA I REGIONY
Załącznik VIII	UCHYLONE ROZPORZĄDZENIE I WYKAZ JEGO KOLEJNYCH ZMIAN
Załącznik IX	TABELA KORELACJI



ZAŁĄCZNIK I

Część 1

WYKAZ ZMIENNYCH

- A1. zmienne dotyczące pojazdu;
- A2. zmienne dotyczące przejazdu pojazdu;
- A3. zmienne dotyczące towarów (w podstawowej operacji transportowej).
- A1. ZMIENNE DOTYCZĄCE POJAZDU

Zgodnie z definicją określoną w art. 2 lit. d) pojazdem samochodowym do transportu rzeczy jest każdy pojedynczy pojazd samochodowy transportowy lub zespół pojazdów drogowych, mianowicie pociąg drogowy lub pojazd członowy, przeznaczony do przewozu rzeczy.

Dostarczane zmienne dotyczące pojazdu:

1. możliwość wykorzystania pojazdów w transporcie intermodalnym (fakultatywnie);
2. konfiguracja osi zgodnie z załącznikiem II (fakultatywnie);
3. wiek pojazdu samochodowego transportowego (samochodu ciężarowego lub ciągnika siodłowego) w latach (od daty jego pierwszej rejestracji);
4. dopuszczalna masa całkowita w 100 kg;
5. ładowność w 100 kg;
6. NACE Rev. 2 operatora pojazdu na poziomie klasy (poziom czterocyfrowy) (fakultatywnie) <sup>(1)</sup>;
7. forma organizacyjna transportu (zarobkowy lub na potrzeby własne);
8. przebieg w okresie sprawozdawczym;
  - 8.1. ładowny;
  - 8.2. pusty (łącznie z przejazdami ciągnika siodłowego bez naczepy) (fakultatywnie);
9. waga pojazdu, do uogólnienia, stosowana w celu uzyskania pełnych wyników na podstawie danych indywidualnych, o ile dane są gromadzone na podstawie losowej próby.

Kolejne konfiguracje

Kiedy wybrany do badania pojazd samochodowy transportowy jest pojedynczym samochodem ciężarowym bez przyczepy, w okresie sprawozdawczym, stanowi on pojazd drogowy przeznaczony do transportu rzeczy.

Jednakże kiedy pojazdem samochodowym transportowym wybranym do badania jest ciągnik siodłowy – w tym przypadku z naczepą – lub jest nim samochód ciężarowy, do którego doczepiono przyczepę, dane wymagane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem dotyczą pojazdu drogowego przeznaczonego do transportu rzeczy jako całości. W tym przypadku dopuszcza się zmianę konfiguracji podczas okresu sprawozdawczego (do samochodu ciężarowego może być doczepiona lub zmieniona przyczepa albo zmienia się naczepę ciągnika siodłowego). W takim przypadku ta kolejna konfiguracja musi być zapisana i dane na temat pojazdu muszą być dostarczone dla każdego przejazdu. Jednakże jeżeli nie jest możliwe zapisanie kolejnej konfiguracji, przyjmuje się, że na potrzeby zmiennych dotyczących pojazdu zapisana będzie konfiguracja odpowiadająca konfiguracji na początku pierwszego przejazdu z ładunkiem wykonanego w okresie sprawozdawczym lub konfiguracji wykorzystanej przez większą część tego okresu.

<sup>(1)</sup> Klasyfikacja statystyczna działalności gospodarczej w Unii Europejskiej.

**▼B**

## Zmiany formy organizacyjnej transportu

W ten sam sposób, w zależności od przejazdu, przewóz może być wykonywany na potrzeby własne lub zarobkowo i forma organizacyjna transportu musi być zapisana dla każdego przejazdu. Jednakże jeżeli nie jest możliwe zapisanie tych zmian, przyjmuje się, że zapisana „forma organizacyjna transportu” odpowiada głównemu sposobowi wykorzystania.

## A2. ZMIENNE DOTYCZĄCE PRZEJAZDU POJAZDU

Podczas okresu sprawozdawczego, pojazd samochodowy do transportu rzeczy wykonuje przejazdy bez ładunku (nie przewozi się rzeczy lub pustych opakowań samochodem ciężarowym, na przyczepie lub naczepie, które są w związku z tym „całkowicie puste”) lub z ładunkiem (samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa zawierają albo towary, albo puste opakowania, przy czym puste opakowania uznaje się za szczególny rodzaj towaru). Za przebieg ładowny pojazdu samochodowego do transportu rzeczy uważa się odległość między pierwszym miejscem załadunku i ostatnim miejscem rozładunku (gdzie pojazd samochodowy do transportu rzeczy jest całkowicie rozładowany). Zatem przejazd pojazdu z ładunkiem może obejmować kilka podstawowych operacji transportowych.

Zmienne dostarczane dla każdego przejazdu:

1. rodzaj przejazdu zgodnie z klasyfikacją zamieszczoną w załączniku III;
2. masa przewożonych rzeczy w czasie przejazdu lub na jego etapach, masa brutto w 100 kg;
3. miejsce załadunku (pojazdu samochodowego do transportu rzeczy w przypadku przejazdu z ładunkiem):
  - definicja: za miejsce załadunku uważa się pierwsze miejsce, w którym następuje załadunek towarów na pojazd samochodowy do transportu rzeczy, a który był wcześniej całkowicie pusty (lub gdzie do ciągnika siodłowego została doczepiona załadowana naczepa). Dla przejazdu bez ładunku jest to miejsce rozładunku poprzednio załadowanego pojazdu (pojęcie „miejsce, gdzie zaczyna się przejazd bez ładunku”),
  - kodowanie: miejsce załadunku jest kodowane zgodnie z załącznikiem VII;
4. miejsce rozładunku (pojazdu samochodowego do transportu rzeczy w przypadku przejazdu z ładunkiem):
  - definicja: za miejsce rozładunku uważa się ostatnie miejsce, gdzie zostały rozładowane towary z pojazdu samochodowego do transportu rzeczy, który w następstwie jest całkowicie pusty (lub gdzie ciągnik siodłowy został odłączony od naczepy). Dla przejazdu bez ładunku jest to miejsce załadunku pojazdu do następnego przejazdu z ładunkiem (pojęcie „miejsce, gdzie kończy się przejazd bez ładunku”),
  - kodowanie: miejsce rozładunku jest kodowane zgodnie z załącznikiem VII;
5. przebieg: rzeczywista odległość, z wyjątkiem odległości przebytej przez pojazd samochodowy do transportu rzeczy na innym środku transportu;
6. tonokilometry zrealizowane podczas przejazdu;
7. państwa przekraczane w tranzycie (nie więcej niż pięć) otrzymują kody zgodnie z załącznikiem VII;
8. o ile występuje, miejsce załadunku pojazdu samochodowego transportowego na inny środek transportu zgodnie z załącznikiem VII (fakultatywnie);
9. o ile występuje, miejsce rozładunku pojazdu samochodowego transportowego z innego środka transportu zgodnie z załącznikiem VII (fakultatywnie);

**▼B**

10. sytuacja „w pełni załadowany” (procedura 2) lub „nie w pełni załadowany” (procedura 1) pojazdu samochodowego do transportu rzeczy podczas danego przejazdu odnosi się do jego maksymalnej objętości przestrzeni ładownej wykorzystanej podczas przejazdu (procedura 0 – w przypadku przejazdu bez ładunku) (fakultatywnie).

**A3. ZMIENNE DOTYCZĄCE TOWARÓW (w podstawowej operacji transportowej)**

Podczas przejazdu z ładunkiem może mieć miejsce więcej niż jedna podstawowa operacja transportowa, przy czym za podstawową operację transportową uważa się transport towarów jednego rodzaju (określonego według szczególnego poziomu nomenklatury) między miejscem jego załadunku, a miejscem jego rozładunku.

Zmienne dostarczane na temat podstawowej operacji transportowej podczas przejazdu z ładunkiem:

1. rodzaj towarów, zgodnie z działem odnoszącym się do właściwej klasyfikacji (zob. załącznik IV);
2. masa towarów: masa brutto w 100 kg;
3. o ile istnieje potrzeba, klasyfikacja towarów uznanych za niebezpieczne zgodnie z głównymi klasami w dyrektywie 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych<sup>(1)</sup>, wymienionymi w załączniku V do niniejszego rozporządzenia;
4. typ ładunku, jak podano w załączniku VI (fakultatywnie);
5. miejsce załadunku towarów, kodowane zgodnie z załącznikiem VII;
6. miejsce rozładunku towarów, kodowane zgodnie z załącznikiem VII;
7. przebieg: rzeczywista odległość, z wyjątkiem odległości przebytej przez pojazd samochodowy do transportu rzeczy na innym środku transportu.

Operacje transportowe wykonywane podczas rodzaju przejazdu „przewozy dystrybucyjne” (rodzaj przejazdu 3)

Przy tym rodzaju przejazdu, z kilkoma punktami załadunku lub rozładunku, jest praktycznie niemożliwe, aby przewoźnicy określili podstawowe operacje transportowe.

Dla tych przejazdów, określonych jako takie, jednorazowa, hipotetyczna podstawowa operacja transportowa ustalona jest na podstawie informacji dotyczących przejazdu.

Każde państwo członkowskie powiadamia Komisję o swojej definicji tego rodzaju przejazdu i wyjaśnia założenia upraszczające, które należy zastosować podczas gromadzenia danych odnoszących się do operacji transportowych.

Część 2

**ZAŁĄCZNIK METODOLOGICZNY**

**Przejazdy z ładunkiem i podstawowe operacje transportowe**

W zależności od państwa członkowskiego, informacje dotyczące transportu są gromadzone na podstawie:

— opisu każdej podstawowej operacji transportowej rzeczy (z dodatkowymi informacjami na temat przejazdów bez ładunku),

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

**▼ B**

— albo opisu przejazdów wykonywanych przez pojazd, żeby zrealizować te podstawowe operacje transportowe rzeczy.

W większości przypadków podczas przejazdu z ładunkiem wykonywana jest tylko jedna podstawowa operacja transportowa, związana z:

- jednym załadowanym rodzajem towarów (w odniesieniu do użytej klasyfikacji towarów, w tym przypadku 20 działów pochodzących z klasyfikacji NST) <sup>(1)</sup>,
- jednym punktem załadunku towarów,
- jednym punktem rozładunku towarów.

W takiej sytuacji dwie wykorzystane metody są sobie równe, zaś informacje zebrane przy pomocy jednej z nich pozwalają opisać równocześnie:

- transport rzeczy (wszystkie podstawowe operacje transportowe rzeczy),
- przejazdy wykonane przez pojazdy wykonujące ten transport, z podaniem szczegółów dotyczących ładowności pojazdów i wykorzystania tych ładowności (przejazd z ładunkiem, ze stopniem wykorzystania pojazdu; przejazd bez ładunku).

Na mocy niniejszego rozporządzenia transport rzeczy i przejazdy wykonywane przez pojazdy muszą być opisywane, lecz nie należy nakładać na przewoźników nadmiernych obowiązków w zakresie szczegółowego opisywania transportu rzeczy i przejazdów pojazdu.

Służby statystyczne w państwach członkowskich podczas kodowania kwestionariuszy (statystycznych) muszą odtworzyć dane, które zostały pozyskane od przewoźników w sposób niebezpośredni, wychodząc od danych gromadzonych zgodnie z metodą „podstawowa operacja transportowa” albo z metodą „przejazd pojazdu”.

Powstanie jednak problem w przypadku kilku podstawowych operacji transportowych wykonywanych podczas jednego przejazdu z ładunkiem, co może wynikać z:

- istnienia kilku punktów załadunku lub rozładunku towarów (ale w ograniczonej liczbie, inaczej taki przejazd można by uznać za „przewozy dystrybucyjne”, co wymaga zastosowania odrębnych przepisów). W tym przypadku sporządza się wykaz tych punktów załadunku lub rozładunku, w celu właściwego obliczenia tonokilometrów przebytych podczas tego przejazdu, i służby statystyczne mogą odtworzyć poszczególne podstawowe operacje transportowe,

lub

- istnienia kilku różnych rodzajów przewożonych towarów podczas jednego przejazdu z ładunkiem, co zazwyczaj jest faktem nieujmowanym w statystyce, skoro opisuje się tylko rodzaj ładunku (pojedynczy lub główny). W tym przypadku dopuszcza się utratę informacji; państwa członkowskie stosujące tę formę uproszczenia wyraźnie o tym poinformują Komisję.

<sup>(1)</sup> Jednolita nomenklatura towarów dla statystyki transportu.



ZALĄCZNIK II

**KLASYFIKACJA KONFIGURACJI OSI**

W przypadku przewozów wykonywanych zespołem pojazdów konfigurację osi liczy się jako całkowitą liczbę osi, tj. osie samochodu ciężarowego lub ciągnika siodłowego wraz z osiami przyczepy lub naczepy.

Bierze się pod uwagę następujące kategorie osi:

	Oznaczenie
1. Liczba osi w pojedynczym pojeździe (samochody ciężarowe):	
2	120
3	130
4	140
inne	199
2. Liczba osi w zespołach pojazdów: samochód ciężarowy i przyczepa:	
2+1	221
2+2	222
2+3	223
3+2	232
3+3	233
inne	299
3. Liczba osi w zespołach pojazdów: ciągnik siodłowy z naczepą:	
2+1	321
2+2	322
2+3	323
3+2	332
3+3	333
inne	399
4. Ciągnik siodłowy (bez naczepy)	499

**▼B**

*ZAŁĄCZNIK III*

**KLASYFIKACJA RODZAJÓW PRZEJAZDÓW POJAZDÓW**

1. Przejazd z ładunkiem zawierający jedną podstawową operację transportową.
2. Przejazd z ładunkiem zawierający kilka operacji transportowych, nieuznany za przewozy dystrybucyjne.
3. Przejazd z ładunkiem uznany za przewozy dystrybucyjne.
4. Przejazd bez ładunku.



## ZALĄCZNIK IV

## KLASYFIKACJA TOWARÓW

NST 2007

Dział	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; 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 komunalne 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 niebędące przedmiotem handlu gdzie indziej niesklasyfikowane
18	Towary zgrupowane: towary mieszane różnego rodzaju transportowane razem
19	Towary, których nie można zdefiniować: towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zdefiniować, a przez to przypisać do działów 1–16
20	Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane





*ZALĄCZNIK V*

**KLASYFIKACJA KATEGORII TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

- 1 Materiały i przedmioty wybuchowe
- 2 Gazy sprężone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem
- 3 Materiały ciekłe zapalne
- 4.1 Materiały stałe zapalne
- 4.2 Materiały samozapalne
- 4.3 Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne
- 5.1 Materiały utleniające
- 5.2 Nadtlenki organiczne
- 6.1 Materiały trujące
- 6.2 Materiały zakaźne
- 7 Materiały promieniotwórcze
- 8 Materiały żrące
- 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

**▼B**

*ZAŁĄCZNIK VI*

**KLASYFIKACJA TYPÓW ŁADUNKÓW (\*)**

- 0 Towary luzem ciekłe (bez jednostki ładunku)
- 1 Towary luzem stałe (bez jednostki ładunku)
- 2 Wielkie kontenery
- 3 Inne kontenery
- 4 Towary na paletach
- 5 Towary zawieszane
- 6 Jednostki ruchome, napędzane silnikiem
- 7 Inne jednostki ruchome
- 8 (Zarezerwowane)
- 9 Inne typy ładunków

---

(\*) Europejska Komisja Gospodarcza ONZ – Kody dla rodzajów ładunku, opakowania i materiały do pakowania, zalecenie 21 przyjęte przez Grupę Roboczą ds. Uproszczeń Procedur Obowiązujących w Handlu Międzynarodowym, Genewa, marzec 1986 r.

**▼ B***ZAŁĄCZNIK VII***KODOWANIE MIEJSC ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU Z PODZIAŁEM  
NA PAŃSTWA I REGIONY**

1. Miejsca załadunku i rozładunku są kodowane w następujący sposób:
  - a) podział regionalny do poziomu 3 Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) dla państw członkowskich;
  - b) wykaz regionów administracyjnych zaopatrywanych przez zainteresowane państwa trzecie dla państw, które nie są państwami członkowskimi, ale które są umawiającymi się stronami Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG), czyli Islandii, Liechtensteinu i Norwegii;
  - c) kody 2-alfa ISO 3166 – dla innych państw trzecich. Najczęściej używane kody są podane w tabeli zawartej w pkt 2 lit. b) niniejszego załącznika.
2. Dla kodowania państw przekraczanych w tranzycie (załącznik I część A2 pkt 7) używane są następujące kody państw:
  - a) część 2-alfa kodów NUTS (Nomenklatura Terytorialnych Jednostek Statystycznych), jak przedstawiono w poniższej tabeli, dla państw członkowskich;
  - b) kody 2-alfa ISO 3166 – dla wszystkich pozostałych państw. Najczęściej używane kody są podane w poniższej tabeli.

**TABELA KODÓW PAŃSTW**

- a) Państwa członkowskie (odpowiadające kodom 2-alfa NUTS)

Państwo	Kod
Belgia	BE
Bułgaria	BG
Republika Czeska	CZ
Dania	DK
Niemcy	DE
Estonia	EE
Irlandia	IE
Grecja	► <u>CI</u> EL ◀
Hiszpania	ES
Francja	FR
Chorwacja	HR
Włochy	IT
Cypr	CY
Łotwa	LV
Litwa	LT
Luksemburg	LU
Węgry	HU
Malta	MT

**▼ M1****▼ B**

**▼ B**

Państwo	Kod
Niderlandy	NL
Austria	AT
Polska	PL
Portugalia	PT
Rumunia	RO
Słowenia	SI
Słowacja	SK
Finlandia	FI
Szwecja	SE
Zjednoczone Królestwo	UK

*Uwaga:* państwa wymienione w oficjalnym porządku UE

## b) Pozostałe państwa (kody 2-alfa ISO 3166)

Państwo	Kod
Albania	AL
Bośnia-Hercegowina	BA
Białoruś	BY
Szwajcaria	CH

**▼ M1****▼ B**

Islandia	IS
Liechtenstein	LI
Republika Mołdowy	MD
Czarnogóra	ME
była jugosłowiańska republika Macedonii	MK (¹)
Norwegia	NO
Federacja Rosyjska	RU
Serbia	RS
Turcja	TR
Ukraina	UA

*Uwaga:* państwa wymienione są według kodów

(¹) Kod tymczasowy pozostający bez jakiegokolwiek wpływu na ostateczną nazwę państwa, która zostanie przyjęta wraz z zakończeniem toczących się obecnie negocjacji w tej sprawie w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych.



## ZAŁĄCZNIK VIII

UCHYLONE ROZPORZĄDZENIE I WYKAZ JEGO KOLEJNYCH  
ZMIAN

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98

(Dz.U. L 163 z 6.6.1998, s. 1)

Rozporządzenie Komisji (WE)  
nr 2691/1999

(Dz.U. L 326 z 18.12.1999, s. 39)

Punkt 10.15 załącznika II do Aktu  
przystąpienia z 2003 r.

(Dz.U. L 236 z 23.9.2003, s. 561)

Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003  
Parlamentu Europejskiego i Rady

Wyłącznie załącznik II pkt 27

(Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1)

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1791/2006

Wyłącznie załącznik pkt 8.5

(Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 1)

Rozporządzenie (WE) nr 1893/2006  
Parlamentu Europejskiego i Rady

Wyłącznie art. 13

(Dz.U. L 393 z 30.12.2006, s. 1)

Rozporządzenie Komisji (WE)  
nr 1304/2007

Wyłącznie art. 2

(Dz.U. L 290 z 8.11.2007, s. 14)

Rozporządzenie Parlamentu  
Europejskiego i Rady (WE) nr 399/2009

(Dz.U. L 126 z 21.5.2009, s. 9)

▼B

## ZAŁĄCZNIK IX

## TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 1172/98	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1
art. 2 tiret pierwsze do czwarte	art. 2 lit. a)–n)
art. 3	art. 3
art. 4	art. 4
art. 5 ust. 1, 2 i 3	art. 5 ust. 1, 2 i 3
art. 5 ust. 4	—
art. 5 ust. 5	—
art. 6	art. 6
art. 7 ust. 1 i 2	art. 7 ust. 1 i 2
art. 7 ust. 3	—
art. 8	—
—	art. 8
art. 10 ust. 1 i 2	art. 9 ust. 1 i 2
art. 10 ust. 3	—
art. 11	—
—	art. 10
art. 12	art. 11
załączniki A–G	załączniki I–VII
—	załącznik VIII
—	załącznik IX