

**Europejska Komisja Gospodarcza**

**Eurostat**

**ITF (Międzynarodowe Forum Transportu)**

**Ilustrowany słownik statystyk transportu**

**Wydanie czwarte**

## PODZIĘKOWANIA

Niniejsza edycja słownika została przygotowana przez Wspólną Grupę Roboczą (IWG.Trans), w której skład weszli Ould Khou Sid'Ahmed (UNECE), Mario Barreto (ITF) oraz Hans Strelow (Eurostat).

W zakresie poszczególnych rozdziałów odbyły się konsultacje z wieloma ekspertami krajowymi oraz urzędnikami organizacji międzynarodowych i pozarządowych. Proces zmian został przeanalizowany i zatwierdzony przez członków Grupy Roboczej EKG ONZ ds. Statystyk Transportu (WP.6) podczas posiedzenia w maju 2008 r.

Główne prace w zakresie zmian przeprowadził zespół ekspertów w następującym składzie:

- Roland Fischer, przewodniczący pracom w zakresie transportu kolejowego i wspierający prace w zakresie transportu lotniczego,
- Erik Grib, przewodniczący pracom w zakresie transportu drogowego i intermodalnego,
- Franz Justen, odpowiedzialny za żeglugę śródlądową i transport rurociągowy,
- Lars Sjöberg, wspierający prace w zakresie transportu kolejowego,
- Richard Butchart, przewodniczący pracom w zakresie transportu lotniczego i koordynujący prace techniczne w zakresie projektu oraz
- Karen Ifrah (Artemis Information Management), odpowiedzialna za badania i koordynację nie-technicznych prac w ramach projektu oraz weryfikację językową.

## SPIS TREŚCI

<b>A.</b>	<b>TRANSPORT KOLEJOWY .....</b>	<b>8</b>
A.I	INFRASTRUKTURA.....	9
A.II	SPRZĘT TRANSPORTOWY.....	14
A.II.A	POJAZDY .....	14
A.II.B	KONTENERY ITP.....	21
A.III	PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE .....	24
A.IV	RUCH.....	27
A.V	POMIAR TRANSPORTU.....	30
A.VI	ZUŻYCIE ENERGII.....	36
A.VII	WYPADKI .....	38
<b>B.</b>	<b>TRANSPORT DROGOWY .....</b>	<b>42</b>
B.I	INFRASTRUKTURA.....	43
B.II	SPRZĘT TRANSPORTOWY.....	47
B.II.A	POJAZDY .....	47
B.II.B	KONTENERY ITP.....	55
B.III	PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE .....	58
B.IV	RUCH.....	61
B.V	POMIAR TRANSPORTU.....	63
B.VI	ZUŻYCIE ENERGII.....	69
B.VII	WYPADKI (ZDARZENIA DROGOWE) .....	71
<b>C.</b>	<b>TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY .....</b>	<b>75</b>
C.I	INFRASTRUKTURA.....	76
C.II	SPRZĘT TRANSPORTOWY.....	79
C.II.A	STATKI .....	79
C.II.B	KONTENER ITP. ....	83
C.III	PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE .....	87
C.IV	RUCH.....	89
C.V	POMIAR TRANSPORTU.....	91
C.VI	ZUŻYCIE ENERGII.....	96
C.VII	WYPADKI NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH .....	98
<b>D.</b>	<b>TRANSPORT RUROCIĄGAMI .....</b>	<b>102</b>
D.I	INFRASTRUKTURA.....	103
D.II	SPRZĘT TRANSPORTOWY (PATRZ D.I).....	105
D.III	PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE .....	106
D.IV	RUCH (PATRZ D.V) .....	108

D.V	POMIAR TRANSPORTU.....	109
D.VI	ZUŻYCIE ENERGII.....	112
<b>E.</b>	<b>TRANSPORT MORSKI .....</b>	<b>114</b>
E.I	INFRASTRUKTURA.....	115
E.II	SPRZĘT TRANSPORTOWY.....	119
E.II.A	STATKI .....	119
E.II.B	KONTENER .....	123
E.III	PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE .....	126
E.IV	RUCH.....	129
E.V	POMIAR TRANSPORTU.....	132
E.VI	ZUŻYCIE ENERGII.....	140
<b>F.</b>	<b>TRANSPORT LOTNICZY .....</b>	<b>141</b>
F.I	INFRASTRUKTURA.....	142
F.II	SPRZĘT TRANSPORTOWY (STATKI POWIETRZNE) .....	145
F.III	PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE .....	147
F.IV	RUCH.....	150
F.V	POMIAR TRANSPORTU.....	156
F.VI	ZUŻYCIE ENERGII.....	162
F.VII	WYPADKI W LOTNICTWIE .....	163
<b>G.</b>	<b>INTERMODALNY TRANSPORT TOWAROWY.....</b>	<b>165</b>
G.I	WPROWADZENIE.....	166
G.II	SPRZĘT .....	168

## WSTĘP DO SŁOWNIKA

„Słownik statystyk transportu” po raz pierwszy opublikowano w 1994 r. z myślą o wsparciu państw członkowskich w gromadzeniu przez nie danych dotyczących transportu przy użyciu wspólnej ankiety opracowanej przez UNECE, ITF i Eurostat.

Obecne czwarte wydanie jest wynikiem dalszej owocnej współpracy pomiędzy trzema organizacjami, które w ramach działań Wspólnej Grupy Roboczej nieprzerwanie dokładały starań, aby sprostać potrzebie harmonizacji statystyk transportu na poziomie międzynarodowym. Słownik zawiera obecnie xxx definicji i stanowi punkt odniesienia dla wszystkich osób zajmujących się statystykami transportu. Dzięki stosowaniu się do wytycznych zawartych w tych definicjach możliwa będzie znacząca poprawa jakości danych i ich porównywalności.

W czwartym wydaniu wprowadzono istotne zmiany w rozdziałach dotyczących transportu kolejowego, drogowego, śródlądowego, rurociągowego i intermodalnego. Dodano nowy rozdział dotyczący transportu lotniczego. W zakresie transportu kolejowego uwzględniono zmiany środowiskowe dotyczące przewoźników kolejowych, w szczególności w Europie. Dodano również całkiem nową część dotyczącą wypadków kolejowych. Rozdziały dotyczące transportu drogowego i śródlądowego zostały wzbogacone po szczegółowym przeglądzie i odzwierciedlają bieżące zagadnienia. W rozdziale dotyczącym transportu śródlądowego dodano część dotyczącą wypadków. Rozdział na temat rurociągów został rozszerzony i obejmuje również zagadnienia dotyczące gazociągów i rurociągów naftowych w związku z ich rosnącym znaczeniem na rynku energii. Nowy rozdział dotyczący transportu lotniczego powstał w oparciu o wytyczne ICAO oraz dodatkowe informacje od IATA i ACI. Podczas przygotowywania tego rozdziału konsultowano się z tymi trzema organizacjami, od których uzyskano przydatne informacje. W innych dziedzinach również przeprowadzono pełen proces konsultacji z właściwymi podmiotami danego sektora. We wszystkich zmianach w pełni uwzględniono niedawno uchwalone unijne akty prawne w poszczególnych dziedzinach oraz zapewniono wsparcie w zakresie gromadzenia danych w bardziej uszczegółowionym kontekście. Oprócz dodania materiału zdecydowano o uproszczeniu części dotyczących przedsiębiorstw, wyników gospodarczych i zatrudnienia. Uczyniono tak nie dlatego, że materiał ten uznano za nieistotny, wręcz przeciwnie. Było to związane z faktem, że działania trzech organów sponsorujących związane z gromadzeniem danych dotyczących transportu były mniej skoncentrowane na tych zagadnieniach niż na samym transporcie.

W tym wydaniu możliwe były jedynie niewielkie zmiany w rozdziale o transporcie morskim. Prace nad tym tematem będą jednak kontynuowane w ramach IWG.Trans. W przyszłości skoncentrują się one na dodaniu części dotyczącej wypadków w transporcie morskim oraz zapewnieniu dostosowania terminologii do zmian zachodzących w innych sektorach. Oddziaływanie transportu na środowisko to kolejny obszar, w którym można by dodać nowe informacje, jednak nie było to możliwe tym razem.

Trzecie wydanie zostało przetłumaczone na wszystkie urzędowe języki Unii Europejskiej oraz na rosyjski. W przypadku czwartego wydania tłumaczenie takie zostanie również wykonane. Kolejną zmianą jest przygotowanie wersji ilustrowanej. Jej celem jest umożliwienie czytelnikom lepszego zrozumienia pojęć stanowiących podstawę definicji, zgodnie z zasadą, że jeden obraz wart jest tysiąca słów.

W celu uzyskania informacji na temat niniejszej publikacji prosimy o kontakt z:

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UNECE) (EUROPEJSKA KOMISJA GOSPODARCZA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH)

Oud Khou Sid'Ahmed, Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10

E-mail: [ould.khou.sid'ahmed@unece.org](mailto:ould.khou.sid'ahmed@unece.org)

Internet: <http://www.unece.org/trans/>

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (MIĘDZYNARODOWE FORUM TRANSPORTU)

Mario Barreto, 2/4 rue Louis David, F-75016 Paris

E-mail: [Mario.Barreto@oecd.org](mailto:Mario.Barreto@oecd.org)

Internet: <http://www.oecd.org/cem> i [www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org)

EUROSTAT

Hans Strelow, Transport Statistics Unit, L-2920 Luksembourg

E-mail: [Hans.Strelow@ec.europa.eu](mailto:Hans.Strelow@ec.europa.eu)

Internet: <http://europa.eu.int/comm/eurostat/>

## **UWAGA**

Noty wyjaśniające dodane kursywą pod niektórymi definicjami służą ułatwieniu zrozumienia definicji i wypełnienia przez kraje kwestionariuszy; nie stanowią one części definicji.

## **A. TRANSPORT KOLEJOWY**



## A.I INFRASTRUKTURA

### A.I-01 Tor

Para szyn, po których mogą się poruszać pojazdy kolejowe.

Prześwit (szerokość) toru: Odległość pomiędzy parą szyn, mierzona między wewnętrznymi krawędziami główek szyn.

W użyciu są następujące prześwity torów:

- prześwit normalny: 1,435 m;
- prześwit duży: 1,520 m (na przykład Wspólnota Niepodległych Państw),  
1,524 m (Finlandia),  
1,600 m (na przykład Irlandia),  
1,668 m (na przykład Hiszpania, Portugalia);
- prześwit wąski: 0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1,00 m.

*„Prześwit duży” niekiedy nazywany jest „prześwitem szerokim”.*

### A.I-02 Tor zelektryfikowany

Tor wyposażony w napowietrzną linię nośną lub w (trzecią) szynę prądową, które mają umożliwić trakcję elektryczną.

Używa się następujących rodzajów zasilania elektrycznego:

- Prąd przemienny 25 000 V (wolt), 50 Hz  
15 000 V, 16 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz
- Prąd stały 3 000 V  
1 500 V  
750 V  
660 V  
630 V

### A.I-03 Tor bieżący

Tor zapewniający ciągłość linii typu koniec-koniec, przeznaczonej dla pociągów kursujących między stacjami lub miejscami wskazanymi w cennikach jako niezależne punkty przyjazdu lub odjazdu w odniesieniu do przewozów pasażerów i towarów.

### A.I-04 Bocznice

Tory będące odgałęzieniem torów bieżących.

*Długość bocznic wlicza się do długości torów, jeżeli tymi bocznicami administruje zarządca infrastruktury, przy czym bocznice prywatne nie są wliczane.*

**A.I-05 Bocznica prywatna**

Tor lub zestaw torów, którym nie administruje zarządca infrastruktury, a który jest połączony z torami zarządcy infrastruktury w taki sposób, że:

- a) przedsiębiorstwa transportu kolejowego lub zakłady pomocnicze mogą przeprowadzać konieczne czynności;
- b) zakład lub grupa zakładów o charakterze przemysłowym, handlowym lub portowym itp., może być obsługiwany/a drogą kolejową bez dokonywania przeładunku.

**A.I-06 Linia**

Jeden tor lub większa liczba położonych obok siebie torów tworzących trasę między dwoma punktami. W przypadku, gdy odcinek sieci składa się z dwóch lub więcej linii biegnących obok siebie, istnieje tyle linii, ile tras, dla których przydzielono tory na zasadzie wyłączności.

**A.I-07 Linia zelektryfikowana**

Linia z co najmniej jednym zelektryfikowanym torem bieżącym.

Używa się następujących rodzajów zasilania elektrycznego:

- Prąd przemienny            25 000 V (wolt), 50 Hz  
                                      15 000 V, 16 2/3 Hz
- Prąd stały                    3 000 V  
                                      1 500 V  
                                      750 V  
                                      660 V  
                                      630 V

*Sąsiadujące ze stacjami odcinki linii, które zelektryfikowano jedynie na potrzeby manewrów, a które nie są zelektryfikowane do następnych stacji, należy liczyć jako linie niezelektryfikowane.*

**A.I-08 Metro**

Linia kolejki elektrycznej używana głównie w transporcie miejskim, o zdolności przepustowej umożliwiającej obsługę ruchu o dużym nasileniu, o wysokiej częstotliwości jazdy pociągów. Metro charakteryzują ponadto rozmieszczone blisko siebie stacje, zwykle w odległości około 1 000 m między stacjami.

*Znane także pod nazwą „szybka kolej miejska” i „kolej podziemna” (ang. subway, metropolitan railway, heavy rail, rapid rail, rapid transit, metro, underground).*

**A.I-09 Linia kolei lekkiej**

Linia kolei używana głównie w transporcie miejskim pasażerów, często zelektryfikowana. Stacje/przystanki są zwykle położone w odległości poniżej 1 200 m.

*W porównaniu z metrem lekka kolej ma lżejszą konstrukcję, jest zaprojektowana na mniejsze obciążenia ruchem i zazwyczaj porusza się z niższą prędkością. Źródło zasilania stanowi zwykle napowietrzna linia elektryczna za pośrednictwem drążkowego odbieraka prądu lub ślizgowego odbieraka prądu. Niekiedy trudno jest dokonać ścisłego rozróżnienia między koleją miejską a tramwajami; tramwaje zazwyczaj nie są oddzielone od ruchu miejskiego, natomiast kolej miejska może być oddzielona od innych systemów ruchu.*

**A.I-10 Tramwaj**

Linia kolejowa instalowana głównie w systemie dróg miejskich i dobrze dostosowana do tego systemu. Tramwaje mogą być zasilane zarówno ze źródła energii elektrycznej, jak i napędzane silnikiem spalinowym przeznaczonym specjalnie dla pojazdów drogowych poruszających się po szynach.

**A.I-11 Linia kolejowa**

Linia komunikacyjna zbudowana z szyn, przeznaczona wyłącznie do użytku pojazdów kolejowych.

*Linia komunikacyjna jest to pas terenu wyposażony do prowadzenia transportu kolejowego.*

**A.I-12 Główna linia kolejowa**

Główne linie kolejowe obejmują linie kolei dużej prędkości oraz ważne główne konwencjonalne linie kolejowe zgodnie z definicją określoną przez władze krajowe lub międzynarodowe.

*Na przykład we Wspólnocie Europejskiej wytyczne określają specjalną główną sieć kolejową w obrębie transeuropejskiej sieci kolejowej (TEN), którą uznaje się za ważną na szczeblu wspólnotowym.*

**A.I-13 Konwencjonalna linia kolejowa**

Wszystkie linie kolejowe, niesklasyfikowane jako „specjalne linie dużej prędkości” lub „zmodernizowane linie dużej prędkości”.

**A.I-14 Specjalna linia kolei dużej prędkości**

Linia zbudowana specjalnie w celu umożliwienia ruchu z prędkością na ogół równą lub większą niż 250 km/h na głównych odcinkach linii.

*Linie kolei dużej prędkości mogą obejmować linie połączeniowe, w szczególności węzły na stacjach położonych na tych liniach w centrach miast, na których prędkość może uwzględniać warunki lokalne.*

**A.I-15 Zmodernizowana linia kolei dużej prędkości**

Konwencjonalna linia, która została specjalnie zmodernizowana w celu umożliwienia ruchu z prędkością rzędu 200 km/h na głównych odcinkach linii.

*Wlicza się specjalnie zmodernizowane linie kolei dużej prędkości o szczególnych cechach wynikających z ograniczeń związanych z topografią, ukształtowaniem terenu lub planem zagospodarowania miasta, na których prędkości należy dostosowywać na zasadzie indywidualnego podejścia.*

**A.I-16 Długość użytkowanych linii**

Całkowita długość linii używanej do transportu pasażerskiego, transportu towarów lub obu tych rodzajów transportu.

*Jeżeli z linii korzysta jednocześnie kilka przedsiębiorstw kolejowych, liczy się ją tylko jeden raz.*

**A.I-17 Sieć kolejowa**

Wszystkie drogi kolejowe na danym obszarze.

*Nie obejmuje ona odcinków drogowych lub wodnych, nawet jeżeli tabor jest przewożony na takich trasach, na przykład za pomocą promów lub przyczep do transportu wagonów. Wyłącza się linie wykorzystywane wyłącznie do celów turystycznych, jak również linie kolejowe zbudowane na wyłączny użytek kopalni, lasów lub innych przedsiębiorstw przemysłowych lub rolnych, które nie są dostępne dla ruchu publicznego.*

**A.I-18 Odcinek sieci kolejowej**

Specjalna linia kolejowa łącząca co najmniej dwa geograficzne punkty odniesienia. Każdy odcinek posiada początek i koniec będący przecięciem torów, granicą państwową lub stacją kolejową.

**A.I-19 Maksymalna prędkość operacyjna**

Najwyższa prędkość dopuszczalna dla usługi komercyjnej, przy uwzględnieniu cech technicznych infrastruktury.

**A.I-20 Skrajnia ładunku kolejowego**

Obrys, w którym mieści się pojazd kolejowy z ładunkiem, przy uwzględnieniu tunelów i przeszkód bocznych na torach.

*Istnieją trzy skrajnie międzynarodowe zatwierdzone przez UIC:*

- *SKRAJNIA A: Wysokość całkowita 3,85 m ponad szynami oraz po 1,28 m po każdej stronie osi toru,*
- *SKRAJNIA B: Wysokość całkowita 4,08 m ponad szynami oraz po 1,28 m po każdej stronie osi toru,*
- *SKRAJNIA C: Wysokość całkowita 4,65 m ponad szynami oraz po 1,45 m po każdej stronie osi toru.*

*Inną skrajnią o szczególnym znaczeniu jest SKRAJNIA B+, której całkowita wysokość wynosi 4,18 m ponad szynami, z odległością 1,36 m po każdej stronie osi toru. W sieciach kolejowych rozróżnia się zasadniczo wiele innych skrajni.*

**A.I-21 Stacja kolejowa**

Placówka kolejowa otwarta lub nie dla ogółu społeczeństwa, zwykle obsadzona personelem i przeznaczona do prowadzenia co najmniej jednej z następujących czynności:

- łączenie, kierowanie ruchem, przyjmowanie i czasowe odstawianie na tor boczny pociągów,
- odstawianie na tor boczny i zestawianie taboru,
- przyjmowanie pasażerów do pociągu i opuszczanie pociągu przez pasażerów,
- na ogół w przypadku, gdy jest udostępniona dla ogółu społeczeństwa, zapewnianie możliwości nabycia biletów,
- załadunek i rozładunek towarów.

**A.I-22 Wspólna stacja kolejowa**

Węzeł kolejowy łączący przedsiębiorstwa kolejowe, którego eksploatację reguluje porozumienie między zainteresowanymi krajami lub przedsiębiorstwami.

**A.I-23 Przystanek**

Punkt zatrzymania na ogół udostępniony jedynie dla ruchu pasażerskiego i zwykle nieobsadzony personelem.

**A.I-24 Stacja rozrządowa**

Stacja lub część stacji wyposażona specjalnie w pewną liczbę torów lub innego sprzętu do czynności związanych z rozrządem (przestawianiem) pojazdów kolejowych.

**A.I-25 Intermodalny terminal transportu kolejowego**

Miejsce przeznaczone do przeładunku i składowania jednostek transportu intermodalnego (ITU) między środkami transportu, jednym z których jest transport kolejowy.

*Koncepcja „gwiazdzista” związana jest z odbiorem w punkcie centralnym (piasta) i rozprawdaniem w różnych kierunkach (szprychy). Piasta stanowi punkt centralny odbioru, sortowania, przeładunku i dystrybucji towarów dla danego regionu.*

## **A.II SPRZĘT TRANSPORTOWY**

### **A.II.A POJAZDY**

#### **A.II.A-01 Pojazd kolejowy**

Sprzęt ruchomy poruszający się wyłącznie na szynach dzięki własnemu zasilaniu (pojazdy trakcyjne) lub poprzez ciągnięcie przez inny pojazd (wagony pasażerskie, przyczepy do wagonów silnikowych, wagony obsługowe i inne).

*Do statystyk przedsiębiorstwa kolejowego wlicza się następujące pojazdy:*

- *wszystkie pojazdy kolejowe należące do przedsiębiorstwa kolejowego i pojazdy przez nie wydierżawione, które faktycznie pozostają do dyspozycji tego przedsiębiorstwa, w tym pojazdy będące w trakcie remontu lub oczekujące na remont, pojazdy będące lub niebędące w stanie gotowości do pracy, pojazdy obce pozostające do dyspozycji przedsiębiorstwa kolejowego i pojazdy tego przedsiębiorstwa, które zostały tymczasowo wysłane, w zwykłym trybie eksploatacji, w kursy zagraniczne,*
- *wagony prywatnych właścicieli, tj. wagony nienależące do przedsiębiorstwa kolejowego, ale dopuszczone do eksploatacji przez to przedsiębiorstwo na określonych warunkach oraz wagony wydierżawione przez przedsiębiorstwo kolejowe osobom trzecim, które są eksploatowane jako wagony właścicieli prywatnych,*
- *Ze statystyk przedsiębiorstwa kolejowego wyłącza się pojazdy niebędące do dyspozycji tego przedsiębiorstwa, tj.:*
  - *pojazdy obce lub pojazdy nienależące do przedsiębiorstwa kolejowego, które poruszają się w sieci kolejowej;*
  - *pojazdy, które zostały wydierżawione lub w inny sposób oddane do dyspozycji innym podmiotom kolejowym;*
  - *pojazdy zarezerwowane wyłącznie do transportu usługowego z przeznaczeniem na sprzedaż lub do rozbiórki.*

#### **A.II.A-02 Pojazd kolejowy dużej prędkości**

Pojazd kolejowy zaprojektowany na kursowanie z prędkością eksploatacyjną nie mniejszą niż 250 km/h na specjalnych liniach kolei dużej prędkości.

#### **A.II.A-03 Pojazd kolejowy dużej prędkości dostosowany do przechyłania**

Pojazd kolejowy z systemem przechyłania zaprojektowany do ruchu z prędkością podróżną rzędu 200 km/h lub większą, do eksploatacji na zmodernizowanych liniach kolei dużej prędkości.

#### **A.II.A-04 Konwencjonalny pojazd kolejowy dużej prędkości**

Jakikolwiek pojazd kolejowy, który nie jest specjalnie przeznaczony do jazdy na specjalnych lub zmodernizowanych liniach kolei dużej prędkości, ale mimo to mogący osiągnąć maksymalną prędkość podróżną około 200 km/h.

#### **A.II.A-05 Skład pociągu**

Niepodzielny blok wagonu silnikowego (wagonów silnikowych) i przyczepy (przyczep) lub lokomotywy (lokomotywy) i pasażerskiego pojazdu kolejowego (pasażerskich pojazdów kolejowych).

*Wlicza się składy, które są technicznie podzielne, ale zazwyczaj utrzymywane w tej samej konfiguracji. Skład można łączyć z innym składem. Każdy ze składów może zawierać więcej niż jeden pojazd trakcyjny.*

#### **A.II.A-06 Pojazd trakcyjny**

Pojazd wyposażony w źródło napędu i silnik lub tylko w silnik, przeznaczony do ciągnięcia innych pojazdów („lokomotywa”) lub zarówno do ciągnięcia innych pojazdów, jak i do przewozu pasażerów lub towarów („wagon silnikowy”).

#### **A.II.A-07 Lokomotywa**

Trakcyjny pojazd kolejowy o mocy na haku ciągowym równej 110 kW lub wyższej, wyposażony w źródło napędu i silnik lub tylko w silnik, przeznaczony do ciągnięcia pojazdów kolejowych.

*Wyłącza się ciągniki silnikowe lekkiej kolei.*

Rodzaje lokomotyw:

- Lokomotywa elektryczna

Lokomotywa z co najmniej jednym silnikiem elektrycznym, czerpiąca prąd głównie z przewodów napowietrznych lub szyn prądowych (trzecich) lub przewożonych na lokomotywie akumulatorów.

*Tak wyposażoną lokomotywę, która posiada również silnik (wysokoprężny lub inny) zasilający w prąd silnik elektryczny, gdy nie ma możliwości czerpania prądu z przewodu napowietrzego lub szyny prądowej, klasyfikuje się jako lokomotywę elektryczną.*

- Lokomotywa spalinowa

Lokomotywa, w której głównym źródłem mocy jest silnik wysokoprężny (Diesla), niezależnie od tego, jaki rodzaj napędu został w niej zainstalowany.

*Jednakże lokomotywy spalinowo-elektryczne wyposażone w sposób umożliwiający im czerpanie zasilania z przewodu napowietrzego lub szyny prądowej klasyfikuje się jako lokomotywy elektryczne.*

- Parowóz

Lokomotywa, o napędzie cylindrycznym lub turbinowym, w której źródłem zasilania jest para, niezależnie od rodzaju wykorzystywanego paliwa.

**A.II.A-08 Ciągnik silnikowy lekkiej kolei**

Trakcyjny pojazd kolejowy o mocy na haku ciągowym poniżej 110 kW.

*Zazwyczaj wykorzystywany do manewrów, w pociągach roboczych oraz do obsługi terminali związanej z krótkim dystansem lub niskim tonażem przewozów. Do ciągników silnikowych lekkiej kolei stosuje się odpowiednio definicje różnych kategorii lokomotyw (elektryczne, wysokoprężne).*

**A.II.A-09 Wagon silnikowy**

Trakcyjny pojazd kolejowy z silnikiem, przeznaczony do przewozu pasażerów lub towarów koleją.

*Do wagonów silnikowych stosuje się, z uwzględnieniem odpowiednich zmian, definicje różnych kategorii lokomotyw (elektryczne, wysokoprężne).*

*Zespół złożony z wagonów silnikowych oraz przyczep do wagonów silnikowych można określić mianem:*

- „jednostek wielocłonowych”, jeżeli zespół jest modułowy,
- „składu”, jeżeli jest on złożony na stałe.

*W statystyce pojazdów trakcyjnych każdy wagon silnikowy w niepodzielnym zestawie liczy się oddzielnie; w statystyce pojazdów pasażerskich oraz pojazdów towarowych jako jednostkę liczy się każde nadwozie przeznaczone do przewozu pasażerów lub towarów (trakcyjne, jak i nietrakcyjne). Każda jednostka niezależna od przedziału maszynisty, zainstalowana lub nie, zasilana trakcyjnie, musi być uznawana za pojazd trakcyjny. W sytuacji, gdy dwie jednostki wagonowe mają wspólne podwozie trakcyjne, obie są uznawane za pojazd trakcyjny.*

**A.II.A-10 Pasażerski pojazd kolejowy**

Pojazd kolejowy do przewozu pasażerów, nawet w przypadku, gdy w jego skład wchodzi jeden lub większa ilość przedziałów lub miejsc przeznaczonych specjalnie na bagaż, paczki, pocztę itp.

*Do tej kategorii zalicza się pojazdy specjalne, takie jak na przykład wagony sypialne, wagony salonowe, wagony restauracyjne, wagony sanitarne, jak również wagony towarowe przewożące towarzyszące pojazdy pasażerów. Każdy pojedynczy pojazd w niepodzielnym zestawie do przewozu pasażerów liczy się jako jeden pasażerski pojazd kolejowy. Wlicza się wagony silnikowe, jeżeli są one przeznaczone do transportu pasażerów.*

**A.II.A-11 Pojazd taboru metra**

Elektryczny pojazd kolejowy zaprojektowany do eksploatacji na linii metra.

*Zasilanie czerpie zwykle z trzeciej szyny.*

**A.II.A-12 Tramwaj**

Drogowy pojazd pasażerski lub towarowy zaprojektowany do eksploatacji na linii tramwajowej.



**A.II.A-13 Pojazd lekkiej kolei**

Pojazd kolejowy zaprojektowany do eksploatacji na linii lekkiej kolei.

**A.II.A-14 Przyczepa do wagonu silnikowego**

Nietrakcyjny pasażerski pojazd kolejowy przyłączony do co najmniej jednego wagonu silnikowego.

*Pojazdy do transportu towarów uznaje się za wagony (towarowe), nawet jeśli są ciągnięte przez wagon silnikowy.*

**A.II.A-15 Wagon pasażerski**

Pasażerski pojazd kolejowy inny niż wagon silnikowy lub przyczepa do wagonu silnikowego.

**A.II.A-16 Zdolność przewozu pasażerów: miejsca siedzące i leżące**

Liczba miejsc siedzących i leżących dostępnych w pojeździe pasażerskim w czasie wykonywania usługi, do której pojazd ten jest przeznaczony.

*Wyłącza się miejsca siedzące w wagonach restauracyjnych i w przedziałach bufetowych.*

**A.II.A-17 Zdolność przewozu pasażerów: miejsca stojące**

Liczba dopuszczalnych miejsc stojących dostępnych w pojeździe pasażerskim w czasie wykonywania usługi, do której pojazd ten jest przeznaczony.

**A.II.A-18 Wagon obsługowy**

Nietrakcyjny pojazd kolejowy tworzący część pociągu pasażerskiego lub towarowego, wykorzystywany przez obsługę pociągu oraz, w razie potrzeby, do przewozu bagażów, paczek, rowerów, pojazdów drogowych pasażerów itp.

*Pojazdy posiadające co najmniej jeden przedział pasażerski należy liczyć nie jako wagony obsługowe, ale jako pasażerskie pojazdy kolejowe. Wagony pocztowe są uznawane za wagony obsługowe w przypadku, gdy nie zawierają przedziału pasażerskiego.*

**A.II.A-19 Wagon towarowy**

Pojazd kolejowy zwykle przeznaczony do transportu towarów.

**A.II.A-20 Wagon będący własnością przedsiębiorstwa kolejowego**

Wagon należący do przedsiębiorstwa kolejowego.

*Wyłącza się wagony będące własnością prywatną.*

**A.II.A-21 Wagon będący własnością prywatną**

Wagon nienależący do przedsiębiorstwa kolejowego, jednak będący do jego dyspozycji i dopuszczony do pracy dla tego przedsiębiorstwa na określonych warunkach lub wagon wdzierżawiony przez przedsiębiorstwo kolejowe osobom trzecim.

**A.II.A-22 Wagon kryty**

Wagon cechujący się konstrukcją zamkniętą z dachem oraz w pełni zamkniętymi ścianami, który można zamknąć lub zaplombować.

*Wlicza się wagony z otwieranym dachem oraz wagony izolowane, ogrzewane oraz chłodnie.*

**A.II.A-23 Wagon izolowany**

Wagon kryty, którego nadwozie zbudowane jest z izolacyjnych ścian, drzwi, podłogi i dachu, co powoduje, że wymiana ciepła pomiędzy wnętrzem wagonu i otoczeniem jest tak ograniczona, że ogólny współczynnik przenikania ciepła (współczynnik K) umożliwia przypisanie sprzętu do jednej z następujących dwóch kategorii:

- $I_N$  = Normalnie izolowany: współczynnik K jest równy lub mniejszy niż  $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ ,
- $I_R$  = Intensywnie izolowany: współczynnik K jest równy lub mniejszy niż  $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ .

**A.II.A-24 Wagon chłodnia**

Wagon izolowany wykorzystujący źródło chłodzenia. Do źródeł chłodzenia zalicza się:

- lód naturalny z dodatkiem soli lub bez dodatku soli,
- płyty eutektyczne; suchy lód, z kontrolą sublimacji lub bez kontroli sublimacji,
- skroplone gazy z kontrolą parowania lub bez kontroli parowania itp., inne niż jednostka mechaniczna lub „absorpcyjna”.

*Przy średniej temperaturze otoczenia  $+ 30 \text{ }^\circ\text{C}$  wagon taki może obniżyć, a następnie utrzymać osiągniętą temperaturę wewnątrz pustego nadwozia do następujących poziomów:*

- maksymalnie  $+ 7 \text{ }^\circ\text{C}$  w przypadku klasy A,
- maksymalnie  $-10 \text{ }^\circ\text{C}$  w przypadku klasy B,
- maksymalnie  $-20 \text{ }^\circ\text{C}$  w przypadku klasy C, oraz
- maksymalnie  $0 \text{ }^\circ\text{C}$  w przypadku klasy D.

**A.II.A-25 Wagon-chłodnia z chłodzeniem mechanicznym**

Wagon izolowany wyposażony we własne urządzenia chłodnicze lub obsługiwany przez zewnętrzny system chłodzenia wraz z innymi tego typu jednostkami. Do urządzeń chłodniczych zalicza się:

- kompresory mechaniczne
- jednostki „absorpcyjne”.

*Przy średniej temperaturze otoczenia  $+ 30 \text{ }^\circ\text{C}$ , mechanicznie chłodzony wagon powinien pozwolić na obniżenie, a następnie utrzymanie osiągniętej temperatury wewnątrz pustego nadwozia do następujących poziomów:*

*Klasa A. Wewnętrzna temperatura wagonu powinna być utrzymana na poziomie między +12°C a 0°C włącznie.*

*Klasa B. Wewnętrzna temperatura wagonu powinna być utrzymana na poziomie między +12°C a -10°C włącznie.*

*Klasa C. Wewnętrzna temperatura wagonu powinna być utrzymana na poziomie między +12°C a -20°C włącznie.*

**A.II.A-26 Wagon ogrzewany**

Wagon izolowany wyposażony w aparaturę grzewczą.

*Klasa A. Sprzęt grzewczy do użycia, gdy średnia temperatura otoczenia wynosi – 10 °C oraz*

*Klasa B. Sprzęt grzewczy do użycia, gdy średnia temperatura otoczenia wynosi – 20 °C.*

**A.II.A-27 Wagon-węglarka**

Wagon bez dachu, ze sztywnymi ścianami bocznymi o wysokości ponad 60 cm.

**A.II.A-28 Wagon-platforma**

Wagon bez dachu i ścian bocznych lub wagon bez dachu, ale ze ścianami bocznymi o wysokości do 60 cm lub wagon z belką bujaka – zwykły lub specjalnego typu.

**A.II.A-29 Wagon-cysterna**

Wagon przeznaczony do masowego transportu cieczy lub gazów.

**A.II.A-30 Wagon-silos**

Wagon do transportu luzem produktów miałkich, takich jak cement, mąka, gips (zaprawa) itp.

**A.II.A-31 Wagon przeznaczony do transportu intermodalnego (zob. pkt G.II-10)**

Wagon specjalnie zbudowany i wyposażony na potrzeby przewozu jednostek transportu intermodalnego (ITU) oraz innych towarowych pojazdów drogowych.

*Rodzaje wagonów:*

- *wagon kieszeniowy: wagon kolejowy wyposażony w kieszenie w celu umieszczenia zespołu wał osiowy/koło naczepy;*
- *wagon koszowy: wagon kolejowy wyposażony w demontowaną ramę dostosowaną do mocowania pionowo w celu umożliwienia załadunku i rozładunku naczep lub drogowych pojazdów silnikowych;*
- *wagon typu "spine": wagon kolejowy o podwoziu dostosowanym do przewozu naczep;*
- *wagon niskopodłogowy: wagon kolejowy o niskiej platformie ładunkowej przeznaczony do przewozu między innymi ITU;*
- *wagon samowyładowczy: wagon kolejowy o obniżonej podłodze, która po złączeniu umożliwia zjazd;*
- *wagon piętrowy: wagon kolejowy przeznaczony do przewozu kontenerów ułożonych jeden na drugim;*

- *naczepa bimodalna: naczepa drogowa, która może być przekształcona w wagon kolejowy poprzez dodanie szynowego wózka podwozia.*

**A.II.A-32 Nośność wagonu**

Nośność wagonu to maksymalna dopuszczalna masa, jaką może przewieźć.

**A.II.A-33 Wiek pojazdu kolejowego**

Mierzony w latach czas, jak upłynął od rejestracji pojazdu kolejowego, niezależnie od kraju rejestracji.

## **A.II.B KONTENERY ITP.**

### **A.II.B-01 Jednostka ładunkowa**

Kontener, nadwozie wymienne.

*Platformy ładunkowe (zob. A.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim włączone są jako specjalny rodzaj kontenerów.*

### **A.II.B-02 Jednostka transportu intermodalnego (ITU)**

Kontener, nadwozie wymienne lub naczepa/towarowy mechaniczny pojazd drogowy przystosowany do transportu intermodalnego.

### **A.II.B-03 Kontener**

Specjalna skrzynia do przewozu ładunków, wzmocniona i przystosowana do piętrzenia, którą można przenosić w systemie poziomym i pionowym.

Techniczna definicja kontenera jest następująca:

Element wyposażenia transportowego, który:

- a) ma trwały charakter i jest dostatecznie wytrzymały do wielokrotnego użycia;
- b) jest specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia przewozu towarów bez bezpośredniego przeładunku, co najmniej jednym rodzajem transportu;
- c) jest wyposażony w urządzenia pozwalające na jego szybkie przemieszczanie, w szczególności przemieszczanie z jednego rodzaju transportu na drugi;
- d) jest zaprojektowany w sposób ułatwiający załadunek i rozładunek;
- e) jest przystosowany do piętrzenia oraz,
- f) ma wewnętrzną pojemność równą 1 m<sup>3</sup> lub większą.

*Wyłącza się nadwozia wymienne.*

*Pomimo że platformy ładunkowe (zob. A.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim nie mają pojemności wewnętrznej, przez co nie spełniają kryterium określonego w lit. f), należy uznać je za szczególny rodzaj kontenerów i dlatego włącza się je do tej kategorii.*

### **A.II.B-04 Rozmiary kontenerów**

Główne rozmiary kontenerów są następujące:

- a) kontener ISO o długości 20 stóp (długość 20 stóp, szerokość 8 stóp);
- b) kontener ISO o długości 40 stóp (długość 40 stóp, szerokość 8 stóp);
- c) kontener bardzo wysoki (kontener dużych rozmiarów);
- d) kontener lotniczy (kontener spełniający normy określone dla transportu lotniczego).

*Kontenery mają zwykle wysokość 8 stóp, ale występują również inne wysokości. Kontenery wysokie to kontenery, których wysokość wynosi 9,5 stopy. Kontenery bardzo wysokie to kontenery o rozmiarach przekraczających rozmiary ISO. Zalicza się do nich kontenery o długości 45, 48 i 53 stóp. Kontenery o rozmiarach sklasyfikowanych w lit. a) do c) określa się jako kontenery duże.*

**A.II.B-05 Masa własna kontenera**

Masa własna kontenera wliczona jest do całkowitej masy towarów przewożonych w kontenerach, zwanej również masą brutto-brutto towarów. Masę brutto towarów przewożonych w kontenerach można wyliczyć na podstawie masy brutto-brutto poprzez odjęcie masy własnej kontenera i odwrotnie. W przypadku braku informacji o masie własnej można ją oszacować stosując poniższe średnie.

*Masę własną kontenera można oszacować następująco:*

a) kontener ISO o długości 20 stóp	2,3 tony
b) kontener ISO o długości 40 stóp	3,7 tony
c) kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp	3,0 tony
d) kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp	4,7 tony.

**A.II.B-06 Rodzaje kontenerów**

Do głównych rodzajów kontenerów określonych w normach ISO – Informator o kontenerach towarowych, należą:

1. Kontenery zamknięte (zwykle, uniwersalne);
2. Kontenery specjalnego przeznaczenia
  - kontener wentylowany zamknięty,
  - kontener otwarty (bez dachu),
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą i pełną nadbudową,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i stałymi ścianami szczytowymi,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i składanymi ścianami szczytowymi,
  - platforma kontenerowa;
3. Kontenery na konkretne ładunki
  - kontener izotermiczny,
  - kontener izolowany,
  - kontener chłodzony - (środek chłodniczy jednorazowego użytku),
  - kontener chłodzony mechanicznie,
  - kontener ogrzewany,
  - kontener chłodzony i ogrzewany,
  - kontener zbiornikowy,
  - kontener zamknięty na ładunki sypkie,
  - kontener na konkretne ładunki (takie jak samochody, inwentarz żywy i inne) oraz
  - kontener wykorzystywany w transporcie lotniczym.

**A.II.B-07 TEU (ang. twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp)**

Jednostka statystyczna odpowiadająca kontenerowi ISO o długości 20 stóp (6,10 m) stanowi standardowy sposób pomiaru kontenerów o różnych pojemnościach oraz opisu pojemności kontenerowców i terminali kontenerowych. 1 TEU odpowiada jednemu kontenerowi ISO 20 (20 stóp). Jeden kontener ISO 40 stóp równy jest dwóm jednostkom TEU. Jeden kontener ISO o długości między 20 a 40 stóp równy jest 1,5 jednostki TEU.

- Jeden kontener ISO 40 stóp równy jest jednej jednostce TEU
- Jeden kontener ISO o długości między 20 a 40 stóp równy jest 1,5 jednostki TEU.
- Jeden kontener o długości ponad 40 stóp równy jest 2,25 jednostki TEU.

#### **A.II.B-08 Nadwozie wymienne**

Jednostka przewozu towarów dostosowana do rozmiarów pojazdu drogowego i wyposażona w urządzenia do przemieszczania między różnymi środkami transportu, zwykle drogowego/kolejowego.

*Jednostki takie nie były pierwotnie przystosowane do piętrzenia po napełnieniu lub podwyższeniu. Obecnie możliwe jest spiętrzanie wielu takich jednostek, jakkolwiek nie w takim samym zakresie jak w przypadku kontenerów. Główną cechą odróżniającą te jednostki od kontenerów jest ich optymalne dostosowanie do rozmiarów pojazdu drogowego. Takie jednostki wymagają zatwierdzenia UIC przed ich użyciem w transporcie kolejowym. Niektóre nadwozia wymienne posiadają składane podpory, na których jednostka stoi, gdy nie jest połączona z pojazdem.*

#### **A.II.B-09 Platforma ładunkowa**

Ładowalna platforma bez nadbudowy, lecz o długości i szerokości równej wymiarom podstawy kontenera oraz wyposażona w górne i dolne naroża zaczepowe kontenera.

*Jest to termin alternatywny, używany w przypadku niektórych rodzajów kontenerów specjalnego przeznaczenia, takich jak kontenery platformy oraz kontenery na platformie z niepełną nadbudową.*

#### **A.II.B-10 Paleta**

Podniesiona platforma, przeznaczona do przenoszenia i składowania (stertowania) towarów.

*Palety są zazwyczaj zrobione z drewna i mają standardowe wymiary: 1000mm X 1200mm (ISO) oraz 800mm X 1200mm (CEN).*

#### **A.II.B-11 Klatka toczna, kontener toczny, paleta toczna**

Mała, nienadająca się do stertowania, zazwyczaj sześcienna jednostka na kołach, mająca ułatwiać ładunek i rozładunek towaru.

#### **A.II.B-12 Jednostka toczna (Ro-Ro)**

Sprzęt kołowy do przewozu towarów, taki jak samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa, którym można wjechać lub który można holować na statek lub pociąg.

**A.III PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE****A.III-01 Przedsiębiorstwo kolejowe**

Przedsiębiorstwo prywatne lub publiczne działające głównie jako przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub przedsiębiorstwo zintegrowane.

*Przedsiębiorstwo, którego główny przedmiot działalności nie jest związany z koleją należy wliczyć, jeżeli posiada ono większy niż marginalny udział w rynku kolejowym. Zgłasza się jedynie działalność związaną z koleją.*

**A.III-02 Przewoźnik kolejowy**

Prywatny lub publiczny przewoźnik, który świadczy usługi w zakresie kolejowego przewozu towarów lub pasażerów.

*Wlicza się wszystkich przewoźników kolejowych, którzy dysponują trakcją / zapewniają trakcję. Wylucza się przewoźników kolejowych, którzy działają wyłącznie lub głównie w ramach systemów przemysłowych i innych o podobnym charakterze, w tym porty oraz przedsiębiorstwa kolejowe świadczące lokalne usługi turystyczne, takie jak objęte ochroną historyczne koleje parowe. Niekiedy stosuje się termin „przedsiębiorca kolejowy” (ang. railway undertaking).*

**A.III-03 Zarządca infrastruktury**

Przedsiębiorstwo transportowe lub przewoźnik, odpowiedzialni za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej, jak również za obsługę systemów sterowania i bezpieczeństwa.

*Zarządca infrastruktury może zlecić innemu przedsiębiorstwu kolejowemu następujące zadania: utrzymanie infrastruktury i obsługę systemu sterowania i bezpieczeństwa.*

**A.III-04 Przedsiębiorstwo zintegrowane**

Przewoźnik kolejowy będący jednocześnie zarządcą infrastruktury.

**A.III-05 Zatrudnienie**

Średnia liczba osób pracujących w przedsiębiorstwie kolejowym w danym okresie oraz osób pracujących poza tym przedsiębiorstwem, które jednak przynależą do niego oraz są bezpośrednio przez nie opłacane.

*W statystyce należy uwzględnić wszystkich pracowników w pełnym wymiarze czasu wykonujących czynności główne i pomocnicze (obsługa kolei, odnawianie, nowa budowa, usługi drogowe i morskie, produkcja energii elektrycznej, hotele i restauracje itp.).*



**A.III-06 Rodzaje zatrudnienia**

Główne uwzględniane kategorie zatrudnienia to:

- Administracja ogólna obejmująca kadre kierowniczą szczebla centralnego i regionalnego (np. finanse, sprawy prawne, sprawy kadrowe itp.) oraz zarządy.

*Kadra kierownicza działów specjalistycznych (realizacja przewozów i utrzymanie ruchu, trakcja i tabor kolejowy, drogi i prace) nie jest wliczony, ale zostaje on uwzględniony w statystykach dotyczących konkretnie każdej z tych służb.*

- Realizacja przewozów i utrzymanie ruchu

*Pracownicy stacji (z wyłączeniem pracowników obsługujących systemy sterowania i bezpieczeństwa), obsługa pociągów (z wyłączeniem obsługi jednostek trakcyjnych) oraz powiązane biura centralne i regionalne. Wlicza się turystykę i reklamę.*

- Trakcja i tabor kolejowy

*Pracownicy jednostek trakcyjnych, warsztatów, personel kontroli oraz powiązane biura centralne i regionalne.*

- Stały rozwój i utrzymanie dróg

- - Pracownicy stałego utrzymania i nadzoru dróg (w tym pracownicy obsługujący systemy sterowania i bezpieczeństwa).

- Pozostała działalność

*Usługi w zakresie drogowego transportu pasażerów i towarów, usługi morskie, elektrownie, pracownicy hoteli itp.*

**A.III-07 Obrót**

Całkowita kwota zafakturowana przez przedsiębiorstwo kolejowe w trakcie badanego okresu. Odpowiada ona rynkowej sprzedaży towarów i usług dostarczonych stronom trzecim. Obroty obejmują wszelkie cła i podatki nałożone na zafakturowane przez przedsiębiorstwo towary i usługi, z wyjątkiem podatku VAT z faktur wystawianych przez przedsiębiorstwo jego klientom. Obroty obejmują również wszelkie inne opłaty nałożone na klienta. Odjąć należy obniżki cen, rabaty, opusty oraz wartość zwróconych opakowań, jednak nie skonto kasowe (za płatność gotówką).

*Obroty nie obejmują sprzedaży środków trwałych. Wyłącza się również subsydia na działalność otrzymane od władz publicznych.*

**A.III-08 Wydatki inwestycyjne na infrastrukturę**

Wydatki na budowę nowych i rozbudowę istniejących elementów infrastruktury, w tym na ich przebudowę, odnowę i remonty kapitalne.

*Do infrastruktury zalicza się grunty, stałe obiekty drogowe, budynki, mosty i tunele, jak również stałe wyposażenie, osprzęt i instalacje związane z powyższymi elementami (sygnalizacja, instalacje telekomunikacyjne, zawieszania łańcuchowe, podstacje elektroenergetyczne itp.) – w odróżnieniu od taboru kolejowego.*

**A.III-09      Wydatki inwestycyjne na tabor kolejowy**

Wydatki na zakup nowych pojazdów kolejowych.

**A.III-10      Wydatki na utrzymanie infrastruktury**

Wydatki na utrzymanie infrastruktury w dobrym stanie technicznym.

**A.III-11      Wydatki na utrzymanie taboru kolejowego**

Wydatki na utrzymanie pojazdów kolejowych w dobrym stanie technicznym.

## **A.IV RUCH**

### **A.IV-01 Ruch kolejowy**

Ruch pojazdów kolejowych odbywający się na obsługiwanych liniach.

*W sytuacji, gdy pojazd kolejowy przewożony jest na innym pojeździe kolejowym, uwzględnia się tylko ruch pojazdu przewożącego (w trybie czynnym).*

### **A.IV-02 Manewrowanie**

Czynności związane z ruchem pojazdu kolejowego lub zestawu pojazdów kolejowych na terenie stacji kolejowej lub innego obiektu kolejowego (zajezdni, warsztatu, stacji rozrządowej itp.).

### **A.IV-03 Ruch kolejowy na terytorium krajowym**

Ruch pojazdów kolejowych odbywający się na terytorium danego kraju, niezależnie od tego, w którym kraju pojazdy te są zarejestrowane.

### **A.IV-04 Podróż pojazdu kolejowego**

Ruch pojazdu kolejowego odbywający się z określonego miejsca wyjazdu do określonego miejsca przeznaczenia.

*Podróż można podzielić na kilka odcinków lub etapów.*

### **A.IV-05 Pociąg**

Jeden lub więcej pojazdów kolejowych ciągnionych przez co najmniej jedną lokomotywę lub co najmniej jeden wagon silnikowy lub pojedynczo kursujący wagon silnikowy, które kursują pod nadanymi numerami lub konkretnymi oznaczeniami z ustalonego punktu początkowego do ustalonego punktu końcowego.

*Lekkiej maszyny, tj. lokomotywy poruszającej się bez obciążenia, nie uznaje się za pociąg.*

### **A.IV-06 Rodzaje pociągów**

Główne uwzględniane kategorie to:

- pociąg towarowy: pociąg przeznaczony do przewozu towarów, składający się z co najmniej jednego wagonu i ewentualnie wagonów obsługowych, poruszający się na pusto lub pod obciążeniem;
- pociąg pasażerski: pociąg przeznaczony do przewozu pasażerów, składający się z co najmniej jednego pasażerskiego pojazdu kolejowego oraz, ewentualnie, wagonów obsługowych, poruszający się na pusto lub z pasażerami;
- pociąg mieszany: pociąg składający się z pasażerskich pojazdów kolejowych i wagonów towarowych;
- inne rodzaje pociągów: pociągi kursujące wyłącznie dla celów przedsiębiorstwa kolejowego, niezwiązane z płatnościami na rzecz osób trzecich.

**A.IV-07 Pociągokilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy brać pod uwagę, to odległość faktycznie przebyta.*

**A.IV-08 Kilometr pojazdu trakcyjnego**

Jednostka miary określająca przemieszczenie jednego czynnego pojazdu trakcyjnego na odległość jednego kilometra.

*Wlicza się pojazdy trakcyjne poruszające się bez obciążenia. Wyłącza się manewrowanie.*

**A.IV-09 Kilometr pojazdu ciągnionego**

Jednostka miary określająca przemieszczenie jednego pojazdu ciągnionego na odległość jednego kilometra.

*Wlicza się przemieszczanie wagonów silnikowych. Wyłącza się manewrowanie.*

**A.IV-10 Tonokilometr w ofercie**

Jednostka miary określająca przemieszczenie na odległość jednego kilometra jednej tony dostępnej zdolności przewozowej w wagonie realizującym usługi, do których został głównie przeznaczony.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta. Wyłącza się manewrowanie i inne podobne rodzaje ruchu.*

**A.IV-11 Wagonokilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie załadowanego lub pustego wagonu na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta (każdy kraj uwzględnia kilometry przebyte na jego terytorium). Wyłącza się manewrowanie i inne podobne rodzaje ruchu. Wlicza się wszelkie podróże wagonów, niezależnie od prawa własności wagonu.*

**A.IV-12 Kilometr miejsca siedzącego w ofercie**

Jednostka miary określająca przemieszczenie na odległość jednego kilometra jednego miejsca siedzącego udostępnianego w pasażerskim pojeździe kolejowym realizującym usługi, do których został głównie przeznaczony.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta. Wyłącza się manewrowanie i inne podobne rodzaje ruchu.*

**A.IV-13 Tonokilometr pojazdu ciągnionego brutto-brutto**

Jednostka miary określająca przemieszczenie na odległość jednego kilometra jednej tony pojazdu kolejowego z uwzględnieniem masy pojazdu trakcyjnego.

*Wlicza się masę: jednostki trakcyjnej, ciągnionego pojazdu kolejowego i jego ładunku. Wyłącza się pasażerów i ich bagaże. Wyłącza się manewrowanie i inne podobne rodzaje ruchu.*

**A.IV-14 Tonokilometr pojazdu ciągnionego brutto**

Jednostka miary określająca przemieszczenie, na odległość jednego kilometra, jednej tony ciągnionych pojazdów kolejowych (i wagonów silnikowych) z zawartością.

*Wlicza się masę wagonów silnikowych i wyłącza masę lokomotyw. Wyłącza się pasażerów i ich bagaże. Wyłącza się manewrowanie i inne podobne rodzaje ruchu.*

## **A.V POMIAR TRANSPORTU**

### **A.V-01 Transport kolejowy**

Przemieszczenie towarów lub pasażerów przy użyciu pojazdu kolejowego w obrębie danej sieci kolejowej.

*W przypadku, gdy jakiś pojazd kolejowy przewożony jest na innym pojeździe kolejowym, uwzględnia się tylko przemieszczenie pojazdu przewożącego (w trybie czynnym).*

### **A.V-02 Rodzaje transportu kolejowego**

Główne kategorie to:

- transport kolejowy generujący przychody: transport realizowany na rzecz osoby zewnętrznej za opłatą,
- gospodarczy transport kolejowy: transport realizowany przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia jego wewnętrznych potrzeb, niezależnie od tego, czy transport taki generuje przychody.

### **A.V-03 Krajoby transport kolejowy**

Transport kolejowy odbywający się między dwoma miejscami (miejscem załadunku/wejścia do pojazdu a miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu) znajdującymi się w tym samym kraju.

*Może on obejmować tranzyt przez inny kraj.*

### **A.V-04 Międzynarodowy transport kolejowy**

Transport kolejowy odbywający się między miejscem (załadunku/wejścia do pojazdu a miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu) w jednym kraju a miejscem (załadunku/wejścia do pojazdu a miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu) w innym kraju.

*Może on obejmować tranzyt przez co najmniej jeden dodatkowy kraj. W celu uniknięcia powielania obliczeń, każdy kraj uwzględnia w obliczeniach jedynie jednostki pkm lub tkm przebyte na jego terytorium. Każdy kraj uwzględnia w obliczeniach liczbę pasażerów lub masę przewożonego ładunku.*

### **A.V-05 Tranzyt kolejowy**

Transport kolejowy odbywający się przez dany kraj, między dwoma miejscami (załadunku/wejścia do pojazdu a miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu) znajdującymi się poza danym krajem.

Działania wymagające dokonania „zmiany szerokości torów” w danym kraju są uznawane za tranzyt, nie za rozładunek i załadunek.

*Za tranzyt nie uznaje się działań przewozowych obejmujących załadunek/wejście do lub rozładunek/wyjście z pojazdu kolejowego na granicy tego kraju z innego środka transportu / na inny środek transportu, np. zmiana środka transportu kolejowego na środek transportu morskiego w portach.*

**A.V-06 Pasażer kolejowy**

Osoba odbywająca podróż koleją, z wyłączeniem członków obsługi pociągów.

*Wyłącza się pasażerów odbywających podróże wyłącznie promem obsługiwanym przez koleje lub korzystających wyłącznie z usług autobusowych świadczonych przez koleje.*

**A.V-07 Pasażer kolejowy generujący przychód**

Pasażer, za którego przewóz przedsiębiorstwo kolejowe otrzymuje zapłatę.

**A.V-08 Pasażerokilometr kolejowy (pkm)**

Jednostka miary określająca przewóz koleją jednego pasażera kolejowego na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta przez pasażera w danej sieci. W celu uniknięcia powielania obliczeń, każdy kraj uwzględnia w obliczeniach jedynie jednostki pkm przebyte na jego terytorium. Jeżeli taka informacja nie jest dostępna, należy uwzględnić odległość, za jaką pobrano opłatę lub odległość szacowaną.*

**A.V-09 Pasażer kolejowy wsiadający do pojazdu**

Pasażer wsiadający do pojazdu kolejowego, którym ma przewożony.

*Za wejście do/wyjście z pojazdu nie uznaje się przemieszczenia pasażera z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio do innego pojazdu kolejowego, niezależnie od obsługującego go przewoźnika kolejowego. Jeżeli podczas przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu kolejowego, po którym następuje kolejne wejście do pojazdu kolejowego..*

**A.V-10 Pasażer kolejowy wysiadający z pojazdu**

Pasażer wysiadający z pojazdu kolejowego po tym, jak został nim przewieziony.

*Za wejście do/wyjście z pojazdu nie uznaje się przemieszczenia pasażera z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio do innego pojazdu kolejowego, niezależnie od obsługującego go przewoźnika kolejowego. Jeżeli podczas przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu kolejowego, po którym następuje kolejne wejście do pojazdu kolejowego..*

**A.V-11 Podróż pasażera kolejowego**

Połączenie między miejscem wejścia do pojazdu i miejscem wyjścia z pojazdu pasażerów przewożonych koleją, niezależnie od trasy obranej w ramach danej sieci kolejowej.

**A.V-12 Miejsce wejścia do pojazdu**

Miejsce, w którym pasażer kolejowy wchodzi do pojazdu kolejowego, którym ma być przewożony.

*Za wejście do/wyjście z pojazdu nie uznaje się przemieszczenia pasażera z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio do innego pojazdu kolejowego, niezależnie od obsługującego go przewoźnika kolejowego. Jeżeli podczas przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu kolejowego, po którym następuje kolejne wejście do pojazdu kolejowego..*

**A.V-13 Miejsce wyjścia z pojazdu**

Miejsce, w którym pasażer kolejowy wychodzi z pojazdu kolejowego po tym, jak został nim przewieziony.

*Za wejście do/wyjście z pojazdu nie uznaje się przemieszczenia pasażera z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio do innego pojazdu kolejowego, niezależnie od obsługującego go przewoźnika kolejowego. Jeżeli podczas przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu kolejowego, po którym następuje kolejne wejście do pojazdu kolejowego..*

**A.V-14 Przesyłka**

Zbiór towarów przewożonych na podstawie tego samego dokumentu przewozowego zgodnie z obowiązującymi przepisami i taryfami, jeżeli takie istnieją.

**A.V-15 Rodzaje przesyłek**

Główne kategorie to:

- ładunek całopociągowy: każda przesyłka stanowiąca pociąg o co najmniej jednym ładunku wagonów przewożonym wspólnie dla jednego wysyłającego, bez zmian w zestawieniu pociągu, z jednego punktu załadunku do jednego punktu rozładunku,
- ładunek całowagonowy: każda przesyłka towarów wymagająca wyłącznego wykorzystania wagonu podczas podróży, niezależnie od stopnia wykorzystania pełnej ładowności wagonu, z wyłączeniem wagonów przewożących ładunek w układzie całopociągowym,
- ładunek drobny: każda przesyłka inna niż ładunek całopociągowy lub ładunek całowagonowy.

**A.V-16 Towary przewożone koleją**

Towary przewożone pojazdami kolejowymi.

*Pozycja ta obejmuje wszystkie opakowania i sprzęt, taki jak kontenery, nadwozia wymienne lub palety, jak również towarowe pojazdy drogowe przewożone koleją.*



**A.V-17 Masa towarów brutto-brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, wszystkich opakowań oraz masa własna jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozi wymiennych i palet na towary oraz towarowych pojazdów drogowych przewożących towary i transportowanych koleją).

*Masa ta jest wykorzystywana w sporządzaniu statystyk dla transportu kolejowego.*

**A.V-18 Masa towarów brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, włącznie z opakowaniami, ale z wyłączeniem masy własnej jednostki transportującej (tj. kontenerów, nadwozi wymiennych i palet na towary oraz pojazdów drogowych przewożących towary i transportowanych koleją).

**A.V-19 Masa własna**

Masa jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozi wymiennych, palet na towary, jak również towarowych pojazdów drogowych przewożonych koleją) zanim zostanie załadowany jakikolwiek ładunek.

**A.V-20 Tonokilometr (tkm)**

Jednostka miary w przewozach towarów określająca przewiezienie jednej tony towarów na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta w obrębie danej sieci. W celu uniknięcia powielania obliczeń każdy kraj uwzględnia w obliczeniach wyłącznie jednostki tkm przebyte na jego terytorium. Jeżeli tego typu informacja nie jest dostępna, należy uwzględnić odległość, za jaką pobrano opłatę lub odległość szacowaną.*

**A.V-21 Kategorie towarów przewożonych koleją**

Przewożone towary można sklasyfikować ze względu na rodzaj.

*Przykładami systemów klasyfikacji są NST 2007 (Znormalizowana nomenklatura towarów stosowana w statystyce transportu), która zastępuje nomenklaturę CSTE (Klasyfikacja towarów stosowana w europejskiej statystyce transportu – EKG ONZ) i nomenklatura NST/R (Znormalizowana nomenklatura towarów stosowana w statystyce transportu/wersja zmieniona – Eurostat).*

**A.V-22 Rodzaje przewożonych ładunków**

Przewożone towary można sklasyfikować zgodnie z zaleceniem EKG ONZ nr 21 – Kody dla typów ładunku, opakowań i materiałów do pakowania, Genewa, marzec 1986 r. Klasy ładunków są następujące:

- towary luzem płynne,
- towary luzem stałe,
- wielkie kontenery,
- inne kontenery,
- towary paletyzowane,
- towary zawieszane,
- jednostki ruchome, napędzane silnikiem,

- inne jednostki ruchome,
- inne rodzaje ładunków.

**A.V-23 TEU-kilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie jednej jednostki TEU na odległość jednego kilometra.

**A.V-24 Towary niebezpieczne**

Przez klasy towarów niebezpiecznych przewożonych transportem drogowym rozumie się klasy zdefiniowane w piętnastym poprawionym wydaniu zaleceń ONZ dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, ONZ, Genewa 2007 r.

- klasa 1: materiały wybuchowe;
- klasa 2: gazy;
- klasa 3: materiały ciekłe zapalne;
- klasa 4: materiały stałe zapalne, materiały samozapalne, materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne;
- klasa 5: materiały utleniające i nadtlenki organiczne;
- klasa 6: materiały trujące i zakaźne;
- klasa 7: materiały promieniotwórcze;
- klasa 8: materiały żrące;
- klasa 9: różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

**A.V-25 Towary załadowane**

Towary umieszczone w pojeździe kolejowym i wysłane koleją.

*W odróżnieniu od transportu drogowego i transportu wodnego śródlądowego, przeladunków z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio na inny oraz zamiany pojazdu trakcyjnego nie uznaje się za rozładunek/załadunek. Jeżeli jednak towary zostają wyładowane z jednego pojazdu kolejowego, załadowane na inny środek transportu, a następnie ponownie załadowane na inny pojazd kolejowy, to taką operację uznaje się za rozładunek z pierwszego pojazdu kolejowego, po którym następuje załadunek na drugi pojazd kolejowy.*

**A.V-26 Towary wyładowane**

Towary wyładowane z pojazdu kolejowego po przewiezieniu ich koleją.

*W odróżnieniu od transportu drogowego i transportu wodnego śródlądowego, przeladunków z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio na inny oraz zamiany pojazdu trakcyjnego nie uznaje się za rozładunek/załadunek. Jeżeli jednak towary zostają wyładowane z jednego pojazdu kolejowego, załadowane na inny środek transportu, a następnie ponownie załadowane na inny pojazd kolejowy, to taką operację uznaje się za rozładunek z pierwszego pojazdu kolejowego, po którym następuje załadunek na drugi pojazd kolejowy.*

**A.V-27 Międzynarodowy transport towarów koleją – towary załadowane (wywożone)**

Towary przewożone koleją z miejsca załadunku znajdującego się w kraju zgłaszającym do miejsca rozładunku w innym kraju.

*Wylączy się towary w tranzycie. Wlicza się wagony załadowane w ramach sieci kolejowej, a wywiezione do zagranicznej sieci promem.*

**A.V-28 Międzynarodowy transport towarów koleją – towary wyładowane (przywożone)**

Towary przewożone koleją z miejsca załadunku znajdującego się za granicą do miejsca rozładunku w kraju zgłaszającym.

*Wyłącza się towary w tranzycie. Wlicza się wagony załadowane w ramach sieci kolejowej, a wywiezione do zgłaszającej sieci promem.*

**A.V-29 Towary w tranzycie koleją**

Towary przewożone koleją przez kraj zgłaszający między dwoma miejscami (miejsce załadunku/rozładunku) poza krajem zgłaszającym.

*Wlicza się wagony wwożone do/wywożone z kraju zgłaszającego promem.*

**A.V-30 Połączenie w towarowym transporcie kolejowym**

Połączenie między miejscem załadunku i miejscem rozładunku towarów przewożonych koleją, niezależnie od obranej trasy.

**A.V-31 Miejsce załadunku**

Uwzględnia się miejsce, w którym towary są załadowane na pojazd kolejowy, którym mają być przewożone.

*W odróżnieniu od transportu drogowego i transportu wodnego śródlądowego, przeładunków z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio na inny oraz zamiany pojazdu trakcyjnego nie uznaje się za rozładunek/załadunek. Jeżeli jednak towary zostają wyładowane z jednego pojazdu kolejowego, załadowane na inny środek transportu, a następnie ponownie załadowane na inny pojazd kolejowy, to taką operację uznaje się za rozładunek z pierwszego pojazdu kolejowego, po którym następuje załadunek na drugi pojazd kolejowy.*

**A.V-32 Miejsce rozładunku**

Uwzględnia się miejsce, w którym towary zostają wyładowane z pojazdu kolejowego po tym, jak zostały nim przetransportowane.

*W odróżnieniu od transportu drogowego i transportu wodnego śródlądowego, przeładunków z jednego pojazdu kolejowego bezpośrednio na inny oraz zamiany pojazdu trakcyjnego nie uznaje się za rozładunek/załadunek. Jeżeli jednak towary zostają wyładowane z jednego pojazdu kolejowego, załadowane na inny środek transportu, a następnie ponownie załadowane na inny pojazd kolejowy, to taką operację uznaje się za rozładunek z pierwszego pojazdu kolejowego, po którym następuje załadunek na drugi pojazd kolejowy.*

## A.VI ZUŻYCIE ENERGII

### A.VI-01 Zużycie energii w transporcie kolejowym

Energia końcowa zużyta przez pojazdy trakcyjne na potrzeby trakcji, obsługi i urządzeń w pociągach (ogrzewanie, klimatyzacja, oświetlenie itp.).

### A.VI-02 Tona ekwiwalentu ropy (TOE)

Jednostka miary zużycia energii: 1 TOE = 0,041868 TJ.

Współczynniki przeliczeniowe przyjęte przez Międzynarodową Agencję Energetyki (IEA) na rok 1991 są następujące:

- benzyna silnikowa	1,070
- olej napędowy/gazowy	1,035
- ciężki olej opałowy	0,960
- gaz płynny (LPG)	1,130
- gaz ziemny	0,917

Współczynnik przeliczeniowy stosowany przez IEA dla energii elektrycznej to:  
1 TWh = 0,086 Mtoe.

### A.VI-03 Dżul

Jednostka miary zużycia energii:

- 1 teradżul =  $10^{12}$  J =  $2,78 \times 10^5$  kWh,
- 1 teradżul = 23,88459 TOE.

### A.VI-04 Benzyna silnikowa

Lekki olej węglowodorowy stosowany w silnikach spalinowych wewnętrznego spalania, z wyłączeniem silników samolotowych.

*Benzyna silnikowa jest destylowana w temperaturze między 35°C a 215°C i wykorzystywana jest jako paliwo do silników o zapłonie iskrowym w urządzeniach lądowych. Benzyna silnikowa może zawierać dodatki, natleniacze oraz środki zwiększające liczbę oktanową, w tym związki ołowiu takie jak TEL (tetraetylołów) i TML (tetrametylołów).*

*Wartość opałowa: 44,8 TJ/1 000 t.*

### A.VI-05 Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy)

Olej uzyskiwany z najniższej frakcji w wyniku atmosferycznej destylacji ropy naftowej.

*Do olejów napędowych/gazowych zalicza się ciężkie oleje gazowe otrzymywane w wyniku próżniowej redestylacji pozostałości po destylacji atmosferycznej. Olej napędowy/gazowy jest destylowany w temperaturze między 200°C a 380°C, przy czym niespełna 65% masy, wliczając straty, ulega destylacji przy temperaturze 250°C, a 80% lub więcej przy 350°C. Temperatura zapłonu tych olejów zawsze wynosi ponad 50°C, a ich gęstość przekracza 0,81. Oleje ciężkie uzyskiwane w wyniku mieszania grupuje się razem z olejami gazowymi, pod*

warunkiem że charakteryzujący je współczynnik lepkości kinematycznej nie przekracza 25 cST przy temperaturze 40 °C.

Wartość opałowa: 43,3 TJ/1 000 t.

**A.VI-06 Ciężki olej opałowy (pozostałościowy)**

Olej ciężki stanowiący pozostałości destylacji.

*Zawiera on wszystkie pozostałościowe oleje opałowe (w tym oleje uzyskane w wyniku mieszania). Lepkość ciężkiego oleju opałowego przekracza 25 cST przy temperaturze 40 °C. Temperatura zapłonu tych olejów zawsze wynosi ponad 50 °C, a ich gęstość przekracza 0,90.*

**A.VI-07 Gazy płynne (LPG)**

Lekkie węglowodory parafinowe otrzymywane wyłącznie w wyniku destylacji ropy naftowej.

LPG zawierają propan i butan lub mieszaninę obu tych węglowodorów. Można je skraplać w warunkach niskiego ciśnienia (5-10 atmosfer). W stanie ciekłym i przy temperaturze 38 °C, względna prężność pary wynosi dla nich nie więcej niż 24,5 bara. Ich ciężar właściwy wynosi od 0,50 do 0,58.

**A.VI-08 Węgiel kamienny**

Czarna, naturalna, organiczna skamielina osadowa o wartości opałowej brutto ponad 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) w stanie bezpopiołowym i przy wilgotności panującej w temperaturze 30 °C oraz względnej wilgotności powietrza równej 96%; oraz o przeciętnej refleksyjności wityritu nie mniejszej niż 0,6.

**A.VI-09 Węgiel brunatny - Lignit**

Węgiel niesiekany o wartości opałowej brutto poniżej 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg), w warunkach bez wilgotnego popiołu, oraz o zawartości substancji lotnych większej niż 31% przy braku suchego minerału.

**A.VI-10 Energia elektryczna**

Energia generowana przez elektrownie wodne, geotermiczne, nuklearne i konwencjonalne elektrownie ciepłownicze oraz źródła energii odnawialnej itp., z wyłączeniem energii generowanej przez stacje pomp, mierzona według wartości opałowej energii elektrycznej (3,6 TJ/GWh).

## A.VII WYPADKI

### A.VII-01 Wypadek

Niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub szczególny łańcuch takich zdarzeń o szkodliwych skutkach.

**Wypadki kolejowe** stanowią wypadki, w których uczestniczy co najmniej jeden pojazd kolejowy w ruchu.

Dzielą się one na następujące kategorie:

- kolizje,
- wykolejenia,
- wypadki na przejazdach kolejowych,
- wypadki z udziałem osób spowodowane przez tabor kolejowy w ruchu,
- pożar taboru kolejowego,
- inne.

*Samobójstwa są wyłączone z definicji, ponieważ stanowią one czyn umyślny.*

*Z tego powodu nie są uwzględniane w statystykach wypadków kolejowych UIC ani międzynarodowych statystykach wypadków drogowych. Z uwagi na ich znaczenie dla bezpieczeństwa i działalności kolei statystyki dotyczące samobójstw powinny być gromadzone odrębnie. Wyłącza się ataki terrorystyczne.*

### A.VII-02 Samobójstwo

Czyn mający na celu umyślne odniesienie obrażeń powodujący zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy.

### A.VII-03 Usiłowanie popełnienia samobójstwa

Czyn mający na celu umyślne odniesienie obrażeń powodujący poważne obrażenia, ale nie powodujący zgonu, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy.

### A.VII-04 Poważne wypadki

Wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w wyniku którego co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub dochodzi do znacznego uszkodzenia taboru, torów, innych obiektów lub środowiska lub też następuje znaczące zakłócenie ruchu. Wyłącza się wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach.

*Definicja ta jest stosowana przez UIC.*

### A.VII-05 Istotne uszkodzenie taboru, torów, innych obiektów lub szkoda dla środowiska

Zniszczenie, które przekracza uzgodniony na szczeblu międzynarodowym próg.

*Próg dla istotnych zniszczeń przyjęty przez UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) został ustalony jako koszt rzędu 150 000 EUR w 2007 r.*

**A.VII-06 Znaczące zakłócenie ruchu**

Znaczące zakłócenia ruchu występują w sytuacji, w której usługi kolejowe świadczone na co najmniej jednej głównej linii kolejowej są opóźnione o ponad sześć godzin.

**A.VII-07 Wypadek z ofiarami**

Wypadek, w którym uczestniczy co najmniej jeden pojazd szynowy w ruchu, wskutek którego co najmniej jedna osoba zostaje ranna lub zabita. Wyłącza się wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach.

*Definicja ta obejmuje wypadki z udziałem osób odnoszących lekkie obrażenia i jest podobna do stosowanej w statystykach wypadków drogowych.*

**A.VII-08 Poważny wypadek z ofiarami**

Wypadek, w którym uczestniczy co najmniej jeden pojazd szynowy w ruchu, wskutek którego co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna. Wyłącza się wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach.

*Definicja ta jest zwykle stosowana przez UIC w przypadku wypadków kolejowych i nie obejmuje wypadków z udziałem osób odnoszących lekkie obrażenia. Zgromadzone w oparciu o tę definicję dane nie mogą być porównywane bezpośrednio z liczbą wypadków drogowych obejmujących wypadki z udziałem osób odnoszących lekkie obrażenia.*

**A.VII-09 Osoba zabita (śmiertelność)**

Osoba zabita na miejscu lub zmarła w ciągu 30 dni w wyniku wypadku.

*Kategoria ta obejmuje pasażerów, pracowników i inne określone lub nieokreślone osoby uczestniczące w wypadku kolejowym.*

**A.VII-10 Ranny****Ciężko ranny**

Ranny, którego hospitalizowano na ponad 24 godziny wskutek wypadku.

**Lekko ranny**

Osoba ranna, z wyłączeniem zabitych i ciężko rannych.

*Osoby, które odniosły mniejsze obrażenia, takie jak niewielkie skaleczenia lub stłuczenia, nie są zazwyczaj odnotowywane jako ranni.*

**A.VII-11 Kolizje (kolizje pociągów), włącznie z kolizjami z udziałem przeszkód w prześwicie torów**

Zderzenia czoła z czołem lub czoła z tyłem dwóch pociągów lub (boczne) zderzenie pociągu z częścią innego pociągu nie usuniętego ze skrajni ładunku, lub też zderzenie pociągu z:

- a) obiektem manewrującym;
- b) obiektem stałym, takim jak kozioł oporowy;
- c) obiektami tymczasowo znajdującymi się na torach lub w pobliżu torów (z wyjątkiem przejazdów kolejowych), takimi jak skały, osuwiska, drzewa, zgubione części pojazdów kolejowych, drogowych i maszyny lub sprzęt do konserwacji torów.

**A.VII-12 Wykolejenie**

Każdy przypadek, w którym co najmniej jedno koło pociągu znajduje się poza szynami.

*Wyłącza się wykolejenia w wyniku kolizji. Takie przypadki uznawane są za kolizje.*

**A.VII-13 Wypadki na przejazdach kolejowych**

Wypadek na przejeździe kolejowym z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu przejeżdżającego przez przejazd, innych użytkowników drogi, takich jak piesi, lub innych obiektów tymczasowo znajdujących się na torach lub w pobliżu torów.

- **Przejazd kolejowy:** skrzyżowanie drogi z torami, które zostało zatwierdzone przez zarządzającego infrastrukturą i udostępnione publicznym lub prywatnym użytkownikom drogi. Wyłącza się przejścia między peronami na stacjach.
- **Droga:** dla celów statystyk wypadków drogowych, wszelkie drogi publiczne lub prywatne, ulice lub szosy, włącznie ze ścieżkami oraz ścieżkami rowerowymi.

**A.VII-14 Wypadki z udziałem osób spowodowane przez tabor kolejowy w ruchu**

Wypadki z udziałem co najmniej jednej osoby, która zostaje potrącona przez pojazd kolejowy lub jego część lub przez obiekt umieszczony na nim lub obiekt, który odłączył się od pojazdu. Włącza się osoby, które wypadły z pojazdów kolejowych i osoby, które wypadły lub zostały potrącone przez oderwane obiekty podczas odbywania podróży w pojeździe.

**A.VII-15 Pożar taboru kolejowego**

Pożary i wybuchy, do których dochodzi w pojazdach kolejowych (włącznie z ich ładunkiem) podczas kursu odbywanego między stacją wyjazdu a stacją przeznaczenia, włącznie z przypadkami, do których dochodzi podczas postoju na stacji wyjazdu, stacji przeznaczenia lub na stacjach pośrednich, jak również podczas działań zestawiania składu.



**A.VII-16 Kategorie osób w statystykach wypadków kolejowych**

- **Pasażer kolejowy:** osoba odbywająca podróż koleją, z wyłączeniem członków obsługi pociągów.

*Dla celów statystyki wypadków, włącza się pasażerów usiłujących wsiąść do / wysiąść z poruszającego się pociągu.*

- **Pracownicy (wyłącza się pracowników wykonawców i wykonawców samozatrudnionych):** osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie wypadku znajdują się w pracy. Włącza się pracowników obsługi pociągu i osoby odpowiadające za obsługę taboru kolejowego i elementów infrastruktury.
- **Użytkownicy przejazdu kolejowego:** osoby korzystające z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii torów, przemieszczające się jakimkolwiek środkiem transportu lub pieszo.
- **Osoby nieupoważnione** do przebywania na terenie należącym do kolei: osoby obecne na terenie należącym do kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem osób przekraczających przejazdy kolejowe.

**A.VII-17 Wypadki związane z transportem towarów niebezpiecznych**

Wypadki lub zdarzenia podlegające zgłoszeniu zgodnie z RID/ADR, sekcja 1.8.5.

## **B. TRANSPORT DROGOWY**

## **B.I INFRASTRUKTURA**

### **B.I-01 Droga**

Linia komunikacyjna (droga przeznaczona do ruchu), dostępna dla ruchu publicznego, głównie do użytku mechanicznych pojazdów drogowych, wykorzystująca ustabilizowane podłoże inne niż szyny lub pasy startowe.

*Wlicza się utwardzone drogi oraz inne drogi o ustabilizowanym podłożu, np. drogi żwirowe. Drogi obejmują również ulice, mosty, tunele, konstrukcje wsporcze, zjazdy, skrzyżowania i rozjazdy. Wlicza się również drogi płatkne. Wyłącza się specjalne pasy dla rowerów.*

### **B.I-02 Droga utwardzona**

Droga pokryta kamieniem kruszonym (makadam), spoiwami węglowodorowymi lub bitumicznymi, betonem lub kamieniem polnym.

### **B.I-03 Droga nieutwardzona**

Droga o ustabilizowanym podłożu niepokryta kamieniem kruszonym, spoiwami węglowodorowymi lub bitumicznymi, betonem lub kamieniem polnym.

### **B.I-04 Sieć drogowa**

Wszystkie drogi na danym obszarze.

*Sieci drogowe można sklasyfikować ze względu na powierzchnię, tj.*

- a) drogi utwardzone;*
- b) drogi nieutwardzone.*

### **B.I-05 Kategoria drogi**

Drogi dzieli się na kategorie według trzech rodzajów porównywalnych na poziomie międzynarodowym:

- a) autostrada;*
- b) droga na obszarze zabudowanym;*
- c) inna droga (poza obszarem zabudowanym).*

**B.I-06 Autostrada**

Droga specjalnie zaprojektowana i wybudowana na potrzeby ruchu pojazdów mechanicznych, która nie służy sąsiadującym z nią nieruchomościom, oraz która:

- a) jest, z wyłączeniem specjalnych miejsc lub tymczasowych przerw, wyposażona w oddzielne jezdnie przeznaczone dla ruchu w dwóch kierunkach, które są od siebie oddzielone pasem dzielącym wyłączonym z ruchu lub, w wyjątkowych sytuacjach, oddzielone w inny sposób;
- b) nie przecina się w jednym poziomie z żadną drogą, torem kolejowym lub tramwajowym ani drogą dla pieszych;
- c) jest specjalnie oznakowana jako autostrada i przeznaczona wyłącznie dla określonych kategorii mechanicznych pojazdów drogowych.

Wlicza się pasy wjazdu na autostradę i zjazdu z autostrady, niezależnie od miejsca postawienia znaków drogowych.

*Wlicza się również autostrady miejskie.*

**B.I-07 Droga ekspresowa**

Droga specjalnie wybudowana na potrzeby ruchu pojazdów mechanicznych, która nie służy nieruchomościom znajdującym się w jej pobliżu oraz:

- a) nie posiada zazwyczaj oddzielnych jezdni przeznaczonych dla ruchu w dwóch kierunkach;
- b) jest dostępna wyłącznie z rozjazdów lub ze skrzyżowań kontrolowanych;
- c) jest specjalnie oznakowana jako droga ekspresowa i przeznaczona wyłącznie dla określonych kategorii mechanicznych pojazdów drogowych;
- d) na której zatrzymywanie i postój na jezdniach przeznaczonych do ruchu jest zabronione.

*Wlicza się pasy wjazdu na drogę ekspresową i zjazdu z drogi ekspresowej, niezależnie od miejsca postawienia znaków drogowych. Wlicza się również miejskie drogi ekspresowe.*

**B.I-08 Droga na obszarze zabudowanym: droga miejska**

Droga w granicach obszaru zabudowanego, którym jest obszar specjalnie jako taki oznakowany na wjazdach i wyjazdach.

*Drogi na obszarze zabudowanym mają często ograniczenie prędkości maksymalnej około 50 km/h.*

*Wyłącza się autostrady, drogi ekspresowe i inne drogi o wyższej prędkości maksymalnej przecinające obszar zabudowany, chyba że są oznakowane jako drogi na obszarze zabudowanym. Wlicza się ulice.*

**B.I-09 Droga poza obszarem zabudowanym**

Droga poza granicami obszaru zabudowanego, którym jest obszar specjalnie jako taki oznakowany na wjazdach i wyjazdach.

**B.I-10 Droga klasy E**

Międzynarodowa sieć „E” składa się z systemu dróg referencyjnych określonego w Umowie europejskiej o głównych międzynarodowych arteriach komunikacyjnych zawartej w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. wraz ze zmianami.

*Drogi referencyjne i drogi pośrednie (określone jako kategoria „A”) są oznaczone liczbą dwucyfrową; drogi stanowiące odgałęzienia, odnogi lub drogi łącznikowe (określone jako kategoria „B”) są oznaczone liczbą trzycyfrową.*

**B.I-11 Jezdnia**

Część drogi przeznaczona do ruchu mechanicznych pojazdów drogowych; części drogi tworzące pobocze dla dolnych i górnych warstw nawierzchni drogi nie stanowią części jezdni. Nie stanowią jej również te części drogi, które są przeznaczone do ruchu pojazdów drogowych bez własnego napędu lub do postoju pojazdów, mimo że, w razie niebezpieczeństwa, mogą być one sporadycznie wykorzystane do przejazdu pojazdów mechanicznych. Szerokość jezdni mierzy się w linii prostopadłej do osi drogi.

**B.I-12 Pas ruchu**

Jeden z podłużnych pasów, na jakie można podzielić jezdnię, oznaczony bądź nieoznaczony podłużnymi znakami drogowymi, którego szerokość jest wystarczająca do ruchu jednego rzędu pojazdów mechanicznych innych niż motocykle.

**B.I-13 Pas dla autobusów**

Część jezdni przeznaczona dla autobusów i wydzielona z jezdni podłużnymi znakami drogowymi.

*W niektórych przypadkach z pasa dla autobusów mogą korzystać również taksówki i samochody przewożące kilkunastu pasażerów.*

**B.I-14 Pas tramwajowy**

Linia komunikacyjna zbudowana z pary szyn przeznaczonych dla tramwajów.

*Wlicza się tu zarówno pasy tramwajowe poprowadzone w drogach używanych przez inne mechaniczne pojazdy drogowe, jak również pasy tramwajowe biegnące poza drogą.*

**B.I-15 Pas dla rowerów**

Część jezdni przeznaczona dla rowerów i wydzielona z jezdni podłużnymi znakami drogowymi.

*Pasem dla rowerów czasami mogą się również poruszać motorowery.*

**B.I-16 Droga dla rowerów**

Oddzielna droga lub część drogi przeznaczona dla rowerów i jako taka oznaczona. Droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub innych części tej samej drogi za pomocą elementów konstrukcyjnych.

*Drogą dla rowerów mogą się również poruszać motorowery.*

**B.I-17 Długość drogi**

Długość drogi to odległość pomiędzy jej punktem początkowym a końcowym.

*Jeżeli jeden z kierunków jezdni jest dłuższy od drugiego, wówczas długość oblicza się jako sumę połowy długości każdego z kierunków jezdni od pierwszego punktu wjazdu do ostatniego punktu zjazdu.*

**B.I-18 Obszar miejski**

Obszar położony w obrębie granicy administracyjnej lub granic administracyjnych głównego miasta (osiedla).

*Obszary miejskie można sklasyfikować według wielkości w zależności od liczby mieszkańców:*

- a) od 10 000 do 49 999 – mały;
- b) od 50 000 do 249 999 – średni;
- c) co najmniej 250 000 – duży.

*Obszary miejskie obejmują jednostki terytorialne o większej liczbie mieszkańców, z których większość, choć niekoniecznie wszyscy, mieszkają na obszarze zabudowanym. Obszary zabudowane, zgodnie z definicją B.I-05, mogą obejmować wsie i miasteczka położone na obszarach wiejskich.*

## **B.II SPRZĘT TRANSPORTOWY**

### **B.II.A POJAZDY**

#### **B.II.A-01 Pojazd drogowy**

Pojazd kołowy przeznaczony do użytku na drogach.

#### **B.II.A-02 Tabor pojazdów drogowych**

Liczba pojazdów drogowych zarejestrowanych w kraju na dany dzień i dopuszczonych do używania dróg dostępnych dla ruchu publicznego.

*Pozycja ta obejmuje pojazdy drogowe zwolnione z corocznych podatków lub opłat licencyjnych, jak również importowane pojazdy używane i inne pojazdy drogowe zgodnie z krajowymi praktykami. W statystyce należy pominąć pojazdy wojskowe.*

#### **B.II.A-03 Krajowy pojazd drogowy**

Pojazd drogowy zarejestrowany w kraju zgłaszającym i opatrzony tablicami rejestracyjnymi tego kraju lub zarejestrowany na podstawie oddzielnych przepisów (tramwaje, trolejbusy itp.).

*Jeżeli rejestracja pojazdów drogowych nie ma zastosowania w danym kraju, przez krajowy pojazd drogowy rozumie się pojazd posiadany lub dzierżawiony przez podmiot będący w tym kraju rezydentem w rozumieniu przepisów o podatku od przedsiębiorstw.*

#### **B.II.A-04 Zagraniczny pojazd drogowy**

Pojazd drogowy zarejestrowany w innym kraju niż kraj zgłaszający i opatrzony tablicami rejestracyjnymi tego obcego kraju.

#### **B.II.A-05 Rower**

Jedno- lub wielośladowy pojazd drogowy napędzany wyłącznie siłą mięśni poruszających się nim osób, w szczególności poprzez system pedałów, dźwignię lub rękojeść (np. rowery dwu-, trój- i czterokołowe oraz wózki inwalidzkie).

*Wlicza się rowery z dodatkową jednostką napędową.*

#### **B.II.A-06 Mechaniczny (silnikowy) pojazd drogowy**

Pojazd drogowy wyposażony w silnik będący jedynym źródłem napędu pojazdu, który to pojazd służy zazwyczaj do przewozu osób lub towarów, lub do ciągnięcia, po drodze, pojazdów służących do przewozu osób lub towarów.

*Statystyka ta wyłącza pojazdy mechaniczne poruszające się po szynach.*

**B.II.A-07 Pasażerski pojazd drogowy**

Pojazd drogowy przeznaczony, wyłącznie lub głównie, do przewozu co najmniej jednej osoby.

*Pojazdy przeznaczone do transportu zarówno pasażerów, jak i towarów należy klasyfikować bądź jako pasażerskie pojazdy drogowe bądź jako towarowe pojazdy drogowe, w zależności od ich głównego przeznaczenia, które ustala się na podstawie technicznych właściwości pojazdów lub ich kategorii ustalonej dla celów podatkowych.*

**B.II.A-08 Pasażerski mechaniczny pojazd drogowy**

Mechaniczny pojazd drogowy przeznaczony, wyłącznie lub głównie, do przewozu co najmniej jednej osoby.

*Wlicza się tu:*

- a) *motocykle;*
- b) *motorowery;*
- c) *samochody osobowe;*
- d) *samochody transportowe przeznaczone i głównie wykorzystywane do przewozu pasażerów;*
- e) *taksówki;*
- f) *samochody do wynajęcia;*
- g) *karetki pogotowia;*
- h) *autobusy, autokary lub mikrobusy;*
- i) *tramwaje;*
- j) *samochody kempingowe.*

*Wyłącza się pojazdy do przewozu lekkich towarów, por. definicja B.II.A-22*

**B.II.A-09 Motorower**

Jedno- lub dwuśladowy (trójkołowy lub czterokołowy) mechaniczny pojazd drogowy wyposażony w silnik o pojemności skokowej poniżej 50 cm<sup>3</sup> (3,05 cala sześciennego) oraz maksymalnej dopuszczalnej prędkości projektowej zgodnej z przepisami krajowymi.

*Wlicza się także zarejestrowane lub niezarejestrowane motorowery, niezależnie od tego czy posiadają tablicę rejestracyjną. W niektórych krajach nie wszystkie motorowery są rejestrowane.*

**B.II.A-10 Motocykl**

Jedno- lub dwuśladowy (trójkołowy lub czterokołowy) mechaniczny pojazd drogowy o masie własnej do 400 kg (900 funtów). Wlicza się tu zarówno wszystkie takie pojazdy o pojemności skokowej silnika 50 cm<sup>3</sup> lub większej, jak również pojazdy o pojemności skokowej silnika poniżej 50 cm<sup>3</sup>, które nie mieszczą się w definicji motoroweru.



### **B.II.A-11 Samochód osobowy**

Mechaniczny pojazd drogowy, inny niż motocykl, przeznaczony do przewozu pasażerów, a zaprojektowany do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób (wliczając kierowcę).

*Wlicza się tu:*

- a) *samochody osobowe;*
- b) *samochody transportowe przeznaczone i głównie wykorzystywane do przewozu pasażerów;*
- c) *taksówki;*
- d) *samochody do wynajęcia;*
- e) *karetki pogotowia;*
- f) *samochody kempingowe.*

*Wyłącza się pojazdy do przewozu lekkich towarów, por. definicja B.II.A-22, jak również autokary i autobusy, por. definicje B.II.A-15, oraz mikrobusy, por. definicje B.II.A-17.*

*Do „samochodów osobowych” wlicza się również mikrosamochody (do których prowadzenia nie jest konieczne prawo jazdy), taksówki i samochody osobowe do wynajęcia, pod warunkiem że mają mniej niż dziesięć miejsc.*

### **B.II.A-12 Taksówka**

Licencjonowany samochód osobowy do wynajęcia, z kierowcą, nieposiadający z góry określonych tras.

*Sposoby wynajęcia to zazwyczaj:*

- a) *zatrzymanie taksówki na ulicy;*
- b) *zabranie pasażera z wyznaczonego postoju taksówek;*
- c) *zamówienie telefoniczne.*

### **B.II.A-13 Przyczepa turystyczna (kempingowa)**

Pojazd drogowy zaprojektowany jako kwatery mieszkalna do ciągnięcia przez pojazd mechaniczny.

*Przyczepa turystyczna jest przeznaczona głównie do celów rekreacyjnych. Nie jest używana do przewozu towarów lub pasażerów. Wyłącza się przyczepy z wbudowanym namiotem. Są one uważane za przyczepy do przewozu towarów.*

### **B.II.A-14 Autokar, bus lub mikrobus**

Mechaniczny pojazd drogowy zaprojektowany do przewozu więcej niż dziewięciu osób (wliczając kierowcę).

*Wliczone są mikrobusy zaprojektowane do przewozu więcej niż dziewięciu osób (wliczając kierowcę).*

**B.II.A-15     Autobus**

Pasażerski mechaniczny pojazd drogowy zaprojektowany do przewozu więcej niż 24 osób (wliczając kierowcę) i posiadający zarówno miejsca siedzące, jak i stojące.

*W konstrukcji tych pojazdów mogą być przewidziane strefy dla pasażerów stojących, aby umożliwić częste przemieszczanie się pasażerów, lub mogą być one zaprojektowane do przewozu pasażerów stojących w przejściu.*

**B.II.A-16     Autokar**

Pasażerski mechaniczny pojazd drogowy zaprojektowany do przewozu więcej niż 24 osób (wliczając kierowcę) i posiadający wyłącznie miejsca siedzące.

**B.II.A-17     Bus / mikrobus**

Pasażerski mechaniczny pojazd drogowy zaprojektowany do przewozu od 10 do 23 siedzących lub stojących osób (wliczając kierowcę).

*Pojazdy te mogą być zaprojektowane wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących albo do przewozu zarówno siedzących, jak i stojących pasażerów.*

**B.II.A-18     Trolejbus**

Pasażerski pojazd drogowy zaprojektowany do przewozu więcej niż dziewięciu osób (wliczając kierowcę), który podłączony jest do przewodów elektrycznych i nie porusza się po szynach.

*Termin ten obejmuje pojazdy, które mogą być używane jako trolejbusy, a czasami jako autobusy, jeśli posiadają silnik niezależny od głównego elektrycznego źródła napędu.*

**B.II.A-19     Tramwaj**

Pasażerski lub towarowy pojazd drogowy zaprojektowany do przewozu więcej niż dziewięciu osób (wliczając kierowcę) lub do przewozu ładunków, który porusza się po szynach i podłączony jest do przewodów elektrycznych lub zasilany silnikiem wysokoprężnym. Tramwaje są zazwyczaj zintegrowane z miejskim systemem drogowym.

**B.II.A-20     Zdolność przewozowa autokarów, autobusów i trolejbusów**

Liczba miejsc siedzących/leżących i stojących, wliczając miejsce kierowcy, dostępnych w pojeździe w czasie wykonywania usługi, do której pojazd ten jest głównie przeznaczony.

*W razie wątpliwości należy uwzględnić najwyższą liczbę dostępnych miejsc siedzących/leżących.*

**B.II.A-21      Towarowy pojazd drogowy**

Pojazd drogowy przeznaczony wyłącznie lub głównie do przewozu towarów.

*Wlicza się tu:*

- a) *pojazdy drogowe do przewozu lekkich towarów o masie całkowitej pojazdu nieprzekraczającej 3 500 kg, przeznaczone wyłącznie lub głównie do przewozu towarów, np. samochody transportowe i dostawcze;*
- b) *pojazdy drogowe do przewozu ciężkich towarów o masie całkowitej pojazdu przekraczającej 3 500 kg, przeznaczone wyłącznie lub głównie do przewozu towarów;*
- c) *ciągniki samochodowe;*
- d) *ciągniki rolnicze dopuszczone do korzystania z dróg dostępnych dla transportu publicznego.*

**B.II.A-22      Pojazd drogowy do przewozu lekkich towarów**

Towarowy pojazd drogowy o masie całkowitej pojazdu nieprzekraczającej 3 500 kg, przeznaczony wyłącznie lub głównie do przewozu towarów.

*Wlicza się samochody transportowe przeznaczone i wykorzystywane do transportu towarów, samochody dostawcze i małe samochody ciężarowe o masie całkowitej pojazdu nieprzekraczającej 3 500 kg.*

**B.II.A-23      Pojazd drogowy do przewozu towarów ciężkich**

Towarowy pojazd drogowy o masie całkowitej pojazdu przekraczającej 3 500 kg, przeznaczony, wyłącznie lub głównie, do przewozu towarów.

**B.II.A-24      Rodzaje nadwozi towarowych pojazdów drogowych**

Klasyfikacja towarowych pojazdów drogowych według rodzajów ich nadbudowy.

Uwzględnia się następującą klasyfikację rodzajów nadwozi towarowych pojazdów drogowych:

- (1) zwykła skrzynia otwarta
  - z plandeką,
  - platforma ładunkowa
- (2) wywrotka;
- (3) zbiornik;
  - towary luzem stałe,
  - towary luzem płynne,
- (4) skrzynia o regulowanej temperaturze;
- (5) inna skrzynia zamknięta;
- (6) pojazd do przewożenia kontenerów szkieletowych i nadwozi wymiennych;
- (7) pojazd do przewożenia inwentarza żywego;
- (8) inne.

**B.II.A-25      Towarowy mechaniczny pojazd drogowy**

Pojedynczy mechaniczny pojazd drogowy przeznaczony do przewozu towarów (np. samochód ciężarowy) lub złączony zespół pojazdów drogowych przeznaczony do przewozu towarów (tj. samochód ciężarowy z przyczepą(-ami) lub ciągnik samochodowy z naczepą i z przyczepą lub bez przyczepy).

**B.II.A-26      Samochód ciężarowy**

Sztywny (bezprzegubowy) mechaniczny pojazd drogowy przeznaczony, wyłącznie lub głównie, do przewozu towarów.

**B.II.A-27      Ciągnik samochodowy**

Mechaniczny pojazd drogowy przeznaczony, wyłącznie lub głównie, do ciągnięcia innych pojazdów drogowych, które nie mają napędu silnikowego (głównie naczepy).

*Wyłącza się tu ciągniki rolnicze.*

**B.II.A-28      Ciągnik rolniczy**

Pojazd mechaniczny przeznaczony, wyłącznie lub głównie, do celów rolniczych, bez względu na to czy jest on dopuszczony do używania dróg dostępnych dla ruchu publicznego, czy nie.

**B.II.A-29      Przyczepa**

Towarowy pojazd drogowy ciągniony przez mechaniczny pojazd drogowy.

*Kategoria ta nie obejmuje przyczep rolniczych oraz turystycznych.*

**B.II.A-30      Przyczepa rolnicza**

Przyczepa przeznaczona, wyłącznie lub głównie, do celów rolniczych, ciągniona przez ciągnik rolniczy, bez względu na to czy jest ona dopuszczona do używania dróg dostępnych dla ruchu publicznego, czy nie.

**B.II.A-31      Naczepa**

Towarowy pojazd drogowy bez osi przedniej, zaprojektowany w ten sposób, że część pojazdu oraz znaczna część masy ładunku spoczywa na ciągniku samochodowym.

**B.II.A-32      Pojazd członowy**

Ciągnik samochodowy połączony z naczepą.

**B.II.A-33 Pociąg drogowy (zespół pojazdów drogowych)**

Towarowy mechaniczny pojazd drogowy połączony z przyczepą.

*Wlicza się pojazd członowy z doczepioną przyczepą.*

**B.II.A-34 Mechaniczny pojazd drogowy specjalnego przeznaczenia**

Mechaniczny pojazd drogowy przeznaczony do celów innych niż przewóz pasażerów lub towarów.

*Kategoria ta obejmuje:*

- a) pojazdy strażackie;*
- b) żurawie samochodowe;*
- c) walce samojezdne;*
- d) spychacze z metalowymi kołami lub gąsienicami;*
- e) pojazdy wykorzystywane do kręcenia filmów, nagrywania audycji radiowych i telewizyjnych;*
- f) pojazdy z obwoźnymi bibliotekami;*
- g) pojazdy holujące pojazdy wymagające napraw;*
- h) inne pojazdy drogowe specjalnego przeznaczenia.*

**B.II.A-35 Ładowność**

Maksymalna masa towarów, którą właściwe władze państwa rejestracji pojazdu ogłosiły jako dopuszczalną.

**B.II.A-36 Pojemność ładunkowa**

Maksymalna pojemność dostępna w pojeździe (wyrażona w metrach sześciennych) do przewozu towarów.

**B.II.A-37 Wewnętrzna powierzchnia ładunkowa pojazdu**

Maksymalna powierzchnia podłogi w pojeździe (wyrażona w metrach kwadratowych) dostępna do przewozu towarów.

**B.II.A-38 Masa pojazdu brutto (prawnie dopuszczalna masa maksymalna)**

Całkowita masa pojazdu (lub zespołu pojazdów), obejmująca jego ładunek w stanie nieruchomym i gotowym do drogi, którą właściwe władze państwa rejestracji pojazdu ogłosiły jako dopuszczalną.

*Masa ta obejmuje masę kierowcy i wszystkich innych osób przewożonych jednocześnie.*

**B.II.A-39 Wiek pojazdu drogowego**

Długość czasu od pierwszej rejestracji pojazdu drogowego, niezależnie od tego, w którym kraju ona nastąpiła.

**B.II.A-40 Pojemność skokowa**

Pojemność skokowa silnika zatwierdzona przez właściwe władze kraju rejestracji.

**B.II.A-41 Masa własna pojazdu**

Masa pojazdu (lub zespołu pojazdów), nie wliczając jego ładunku, w stanie nieruchomym i gotowym do drogi, którą określiły właściwe władze kraju rejestracji pojazdu.

*Masa własna pojazdu może obejmować kierowcę i paliwo w zależności od praktyki krajowej.*

**B.II.A-42 Energia silnika**

Główny rodzaj energii silnika wykorzystywany przez pojazd, zatwierdzony przez właściwe władze kraju rejestracji.

*W przypadku pojazdów hybrydowych lub dwupaliwowych, które zostały dostosowane do używania więcej niż jednego rodzaju energii silnika (np. LPG i benzyny lub energii elektrycznej i oleju napędowego itp.), za główny rodzaj energii silnika należy uznać, jeżeli to możliwe, paliwo zastępcze.*

**B.II.A-43 Paliwo zastępcze**

Rodzaj energii silnika inny niż paliwa konwencjonalne – benzyna i olej napędowy.

*Do paliw zastępczych zalicza się energię elektryczną, LPG, gaz ziemny (NGL lub CNG), alkohole, mieszaniny alkoholi i innych paliw, wodór, biopaliwa (takie jak biodiesel) itp. (Nie jest to lista wyczerpująca.) Do paliw zastępczych nie zalicza się benzyny bezołowiowej, paliwa o zmienionej formule ani oleju napędowego o niskiej zawartości siarki (city diesel).*

**B.II.A-44 Data pierwszej rejestracji pojazdu mechanicznego**

Za datę pierwszej rejestracji pojazdu mechanicznego uznaje się pierwszą rejestrację pojazdu jako nowego w rejestrze pojazdów mechanicznych, bez względu na to, w jakim kraju jest on prowadzony.

*Za datę rejestracji uznaje się dzień, w którym rejestracja została odnotowana w urzędzie rejestracji pojazdów mechanicznych. Rejestracja importowanego pojazdu używanego nie jest pierwszą rejestracją, lecz powinna być uważana za rejestrację ponowną.*

## **B.II.B KONTENERY ITP.**

### **B.II.B-01 Jednostka ładunkowa**

Kontener, nadwozie wymienne.

*Platformy ładunkowe (zob. B.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim włączone są jako specjalny rodzaj kontenerów.*

### **B.II.B-02 Jednostka transportu intermodalnego (ITU)**

Kontener, nadwozie wymienne lub naczepa/towarowy mechaniczny pojazd drogowy przystosowany do transportu intermodalnego.

### **B.II.B-03 Kontener**

Specjalna skrzynia do przewozu ładunków, wzmocniona i przystosowana do piętrzenia, którą można przenosić w systemie poziomym i pionowym. Techniczna definicja kontenera jest następująca:

Element wyposażenia transportowego, który:

- a) ma trwały charakter i jest dostatecznie wytrzymały do wielokrotnego użycia;
- b) jest specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia przewozu towarów bez bezpośredniego przeładunku, co najmniej jednym rodzajem transportu;
- c) jest wyposażony w urządzenia pozwalające na jego szybkie przemieszczanie, w szczególności przemieszczanie z jednego rodzaju transportu na drugi;
- d) jest zaprojektowany w sposób ułatwiający załadunek i rozładunek;
- e) jest przystosowany do piętrzenia oraz,
- f) ma wewnętrzną pojemność równą 1 m<sup>3</sup> lub większą.

*Wyłącza się nadwozia wymienne.*

*Pomimo że platformy ładunkowe (zob. B.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim nie mają pojemności wewnętrznej, przez co nie spełniają kryterium określonego w lit. f), należy uznać je za szczególny rodzaj kontenerów i dlatego włącza się je do tej kategorii.*

### **B.II.B-04 Rozmiary kontenerów**

*Główne rozmiary kontenerów są następujące:*

- a) *kontener ISO o długości 20 stóp (długość 20 stóp, szerokość 8 stóp)*
- b) *kontener ISO o długości 40 stóp (długość 40 stóp, szerokość 8 stóp)*
- c) *kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp*
- d) *kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp*
- e) *kontener bardzo wysoki (kontener dużych rozmiarów)*
- f) *kontener lotniczy (kontener spełniający normy określone dla transportu lotniczego).*

*Kontenery mają zwykle wysokość 8 stóp, ale występują również inne wysokości. Kontenery wysokie to kontenery, których wysokość wynosi 9,5 stopy. Kontenery bardzo wysokie to kontenery o rozmiarach przekraczających rozmiary ISO. Zalicza się do nich kontenery o długości 45, 48 i 53 stóp.*

*Kontenery o rozmiarach sklasyfikowanych w lit. a) do e) określa się jako kontenery duże.*

**B.II.B-05 Masa własna kontenera**

Masa własna kontenera wliczona jest do całkowitej masy towarów przewożonych w kontenerach, zwanej również masą brutto-brutto towarów. Masę brutto towarów przewożonych w kontenerach można wyliczyć na podstawie masy brutto-brutto poprzez odjęcie masy własnej kontenera i odwrotnie. W przypadku braku informacji o masie własnej można ją oszacować stosując poniższe średnie.

*Masę własną kontenera można oszacować następująco:*

a) kontener ISO o długości 20 stóp	2,3 tony.
b) kontener ISO o długości 40 stóp	3,7 tony.
c) kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp	3,0 tony.
d) kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp	4,7 tony.

**B.II.B-06 Rodzaje kontenerów**

Do głównych rodzajów kontenerów określonych w normach ISO – Informator o kontenerach towarowych, należą:

1. Kontenery zamknięte (zwykłe, uniwersalne),
2. kontenery specjalnego przeznaczenia,
  - kontener wentylowany zamknięty,
  - kontener otwarty (bez dachu),
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą i pełną nadbudową,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i stałymi ścianami szczytowymi,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i składanymi ścianami szczytowymi,
  - platforma kontenerowa.
3. Kontenery na konkretne ładunki
  - kontener izotermiczny,
  - kontener izolowany,
  - kontener chłodzony - (środek chłodniczy jednorazowego użytku),
  - kontener chłodzony mechanicznie,
  - kontener ogrzewany,
  - kontener chłodzony i ogrzewany,
  - kontener zbiornikowy,
  - kontener zamknięty na ładunki sypkie,
  - kontener na konkretne ładunki (takie jak samochody, inwentarz żywy i inne) oraz
  - kontener wykorzystywany w transporcie lotniczym.

**B.II.B-07 TEU (ang. twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp)**

Jednostka statystyczna odpowiadająca kontenerowi ISO o długości 20 stóp (6,10 m) stanowi standardowy sposób pomiaru kontenerów o różnych pojemnościach oraz opisu pojemności kontenerowców i terminali kontenerowych. Jeden kontener ISO 20 stóp równy jest jednej jednostce TEU.

*Jeden kontener ISO 40 stóp równy jest dwóm jednostkom TEU.*

*Jeden kontener ISO o długości między 20 a 40 stóp równy jest 1,5 jednostki TEU.*

*Jeden kontener o długości ponad 40 stóp równy jest 2,25 jednostki TEU.*



**B.II.B-08 Nadwozie wymienne**

Jednostka przewozu towarów dostosowana do rozmiarów pojazdu drogowego i wyposażona w urządzenia do przemieszczania między różnymi środkami transportu, zwykle drogowego/kolejowego.

*Jednostki takie nie były pierwotnie przystosowane do piętrzenia po napełnieniu lub podwyższeniu. Obecnie możliwe jest spiętrzanie wielu takich jednostek, jakkolwiek nie w takim samym zakresie jak w przypadku kontenerów. Główną cechą odróżniającą te jednostki od kontenerów jest ich optymalne dostosowanie do rozmiarów pojazdu drogowego. Takie jednostki wymagają zatwierdzenia UIC przed ich użyciem w transporcie kolejowym. Niektóre nadwozia wymienne posiadają składane podpory, na których jednostka stoi, gdy nie jest połączona z pojazdem.*

**B.II.B-09 Platforma ładunkowa**

Ładowalna platforma bez nadbudowy, lecz o długości i szerokości równej wymiarom podstawy kontenera oraz wyposażona w górne i dolne naroża zaczepowe kontenera.

*Jest to termin alternatywny, używany w przypadku niektórych rodzajów kontenerów specjalnego przeznaczenia, takich jak kontenery platformy oraz kontenery na platformie z niepełną nadbudową.*

**B.II.B-10 Paleta**

Podniesiona platforma, przeznaczona do przenoszenia i składowania (stertowania) towarów.

*Palety są zazwyczaj zrobione z drewna i mają standardowe wymiary: 1000mm X 1200mm (ISO) oraz 800mm X 1200mm (CEN).*

**B.II.B-11 Klatka toczna, kontener toczny, paleta toczna**

Mała, nienadająca się do stertowania, zazwyczaj sześcienna jednostka na kołach, mająca ułatwiać ładunek i rozładunek towaru.

**B.III PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE****B.III-01 Transport na zlecenie lub za wynagrodzenie**

Przewóz osób lub towarów za wynagrodzeniem.

**B.III-02 Transport na własny rachunek**

Transport, który nie jest na zlecenie lub za wynagrodzeniem.

*Transport taki jest to przemieszczanie przez przedsiębiorstwo własnych pracowników lub własnego ładunku, z którym nie wiąże się żadna transakcja finansowa. Mimo że taki transport mogą prowadzić osoby indywidualne, nie jest on uwzględniony w tej pozycji.*

**B.III-03 Przedsiębiorstwo**

Jednostka instytucjonalna lub najmniejsza kombinacja jednostek instytucjonalnych, która obejmuje i bezpośrednio lub pośrednio kontroluje wszystkie funkcje niezbędne do prowadzenia swojej działalności produkcyjnej.

*Do wymagań, jakie musi spełniać przedsiębiorstwo należy jednolita własność lub kontrola. Może ono natomiast prowadzić różnorodną działalność w różnych miejscach.*

**B.III-04 Przedsiębiorstwo transportu drogowego**

Przedsiębiorstwo, które prowadzi działalność w co najmniej jednym miejscu w zakresie świadczenia usług transportu drogowego z wykorzystaniem pojazdów drogowych i którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością jest transport drogowy.

*W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

- *ISIC/Rev.4<sup>1</sup>: Dział 49, Klasa 492 – Pozostały transport lądowy*
  - *Klasa 4921 – Miejski lub podmiejski pasażerski transport lądowy*
  - *Klasa 4922 – Transport lądowy pasażerski pozostały*
  - *Klasa 4923 – Transport drogowy towarów*
- *NACE/Rev.2<sup>2</sup>: Dział 49, Klasa 49.3 – Transport lądowy pasażerski pozostały*
  - *Klasa 49.31 – Transport lądowy pasażerski miejski, podmiejski lub wielkomiejski*
  - *Klasa 49.32 – Działalność taksówek osobowych,*
  - *Klasa 49.39 – Transport lądowy pasażerski pozostały*
- *NACE/Rev.2: Dział 49, Klasa 49.4 – Transport drogowy towarów*
  - *Klasa 49.41 – Transport drogowy towarów*
  - *Klasa 49.42 – Działalność usługowa związana z przeprowadzkami*

*Uwzględnia się nawet przedsiębiorstwa bez pracowników najemnych. Uwzględniać należy tylko jednostki, które faktycznie prowadzą działalność w okresie sprawozdawczym. Wyłącza się jednostki, które zawiesiły działalność oraz jednostki, które jeszcze nie rozpoczęły działalności.*

<sup>1</sup> ISIC/Rev.4 – Międzynarodowa Standardowa Klasyfikacja Rodzajów Działalności, Departament Statystyki Organizacji Narodów Zjednoczonych

<sup>2</sup> NACE/Rev.2 – Statystyczna klasyfikacja działalności gospodarczej we Wspólnotach Europejskich, Dziennik Urzędowy L 393/1 z 30 grudnia 2006 r.

**B.III-05      Przedsiębiorstwo pasażerskiego transportu drogowego**

Przedsiębiorstwo transportu drogowego oferujące i świadczące usługi w zakresie transportu co najmniej jednej osoby (pasażera), nie wliczając kierowcy, którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością w dziedzinie transportu drogowego jest pasażerski transport drogowy.

**B.III-06      Przedsiębiorstwo towarowego transportu drogowego**

Przedsiębiorstwo transportu drogowego oferujące i świadczące usługi w zakresie transportu towarów, którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością w dziedzinie transportu drogowego jest towarowy transport drogowy.

**B.III-07      Przedsiębiorstwo miejskiego pasażerskiego transportu drogowego**

Przedsiębiorstwo pasażerskiego transportu drogowego świadczące usługi w zakresie transportu miejskiego lub wielkomiejskiego, rozkładowego lub pozarozkładowego, w granicach co najmniej jednego obszaru zabudowanego, którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością w dziedzinie pasażerskiego transportu drogowego jest miejski pasażerski transport drogowy.

**B.III-08      Publiczne przedsiębiorstwo transportu drogowego**

Przedsiębiorstwo transportu drogowego, którego głównym właścicielem (posiadającym więcej niż 50 % kapitału przedsiębiorstwa) jest państwo lub władze publiczne i należące do nich przedsiębiorstwa.

**B.III-09      Zatrudnienie**

Średnia liczba osób pracujących w przedsiębiorstwie transportu drogowego w danym okresie (wliczając pracujących właścicieli, wspólników na stałe pracujących w przedsiębiorstwie oraz bezpłatnie pracujących członków ich rodzin) oraz osób pracujących poza przedsiębiorstwem, które jednak przynależą do niego i są bezpośrednio przez nie opłacane.

*Zatrudnienie można podzielić na następujące kategorie:*

- a) *Kierowcy,*
- b) *mechanicy samochodowi,*
- c) *magazynierzy,*
- d) *pracownicy obsługi floty samochodowej,*
- e) *inni pracownicy biurowi.*

**B.III-10 Obrót**

Całkowita kwota zafakturowana przez przedsiębiorstwo transportu drogowego w trakcie badanego okresu. Odpowiada ona rynkowej sprzedaży usług lub towarów dostarczonych osobom trzecim. Obroty obejmują „pozostałe dochody z działalności operacyjnej”, np. dochody z tytułu koncesji, umów franszysowych, patentów, znaków towarowych oraz podobnych wartości. Obroty obejmują wszelkie cła i podatki nałożone na zafakturowane przez przedsiębiorstwo towary i usługi, z wyjątkiem podatku VAT z faktur wystawionych przez przedsiębiorstwo jego klientom. Obroty obejmują wszelkie inne opłaty obciążające klienta. Odjąć należy obniżki cen, rabaty i opusty, jednak nie skonto kasowe (za płatność gotówką).

*Obroty obejmują jedynie zwykłą działalność i dlatego nie obejmują sprzedaży środków trwałych. Wyłącza się również subsydia na działalność otrzymane od władz publicznych.*

**B.III-11 Wydatki inwestycyjne na drogi**

Wydatki na budowę nowych i rozbudowę istniejących dróg, w tym na ich przebudowę, odnowienie i remonty kapitalne.

**B.III-12 Wydatki inwestycyjne na pojazdy drogowe**

Wydatki na zakupy pojazdów drogowych.

**B.III-13 Wydatki na utrzymanie dróg**

Wydatki na utrzymanie dróg w pełnej sprawności roboczej.

*Uwzględnia się tu utrzymanie nawierzchni, jej uzupełnianie oraz naprawy bieżące (prace związane z nierównościami warstwy ścieralnej jezdni, utrzymaniem poboczy itp.).*

**B.III-14 Wydatki na utrzymanie pojazdów drogowych**

Wydatki na utrzymanie pojazdów drogowych w pełnej sprawności roboczej.

## **B.IV RUCH**

### **B.IV-01 Ruch drogowy**

Wszelkie przemieszczenie się pojazdu drogowego w danej sieci.

*Gdy jakiś pojazd drogowy przewożony jest na innym pojeździe, uwzględnia się tylko przemieszczanie się pojazdu przewożącego (w trybie czynnym).*

### **B.IV-02 Ruch drogowy na terytorium kraju**

Wszelkie przemieszczenie się pojazdów drogowych na terytorium danego kraju, niezależnie od tego, w którym kraju pojazdy te są zarejestrowane.

### **B.IV-03 Ruch pustych pojazdów drogowych**

Wszelkie przemieszczenie się pojazdu drogowego, w przypadku którego masa brutto-brutto przewożonych towarów, wliczając masę sprzętu, takiego jak kontenery, nadwozia wymienne i palety, wynosi zero. Wlicza się również wszelkie przemieszczenie się autokarów, autobusów, trolejbusów i tramwajów bez pasażerów.

*Przemieszczania się pojazdu drogowego przewożącego pusty sprzęt – np. kontenery, nadwozia wymienne i palety – nie uznaje się za przebieg na pusto.*

### **B.IV-04 Miejski ruch drogowy**

Ruch realizowany na obszarze miejskim przez pojazdy drogowe.

*Części przejazdu przelotowego, które realizowane są na stosunkowo krótkich odcinkach dróg miejskich, nie wlicza się do ruchu miejskiego.*

### **B.IV-05 Ruch drogowy na obszarach zabudowanych**

Ruch na drogach położonych w obrębie obszarów zabudowanych.

### **B.IV-06 Podróż pojazdu drogowego**

Przemieszczenie się pojazdu drogowego z określonego miejsca wyjazdu do określonego miejsca przeznaczenia.

*Podróż można podzielić na kilka odcinków lub etapów.*

### **B.IV-07 Pojazdokilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie się silnikowego pojazdu drogowego na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta. Wlicza się przemieszczenia pustych mechanicznych pojazdów drogowych. Jednostki składające się z ciągnika i naczepy, bądź z samochodu ciężarowego i przyczepy liczy się jako pojedyncze pojazdy.*

**B.IV-08 Wjazd pojazdu drogowego do kraju**

Załadowany lub pusty mechaniczny pojazd drogowy, który wjechał do kraju drogą.

*Jeżeli mechaniczny pojazd drogowy wjeżdża do danego kraju innym środkiem transportu, uznaje się, że jedynie aktywny środek transportu wjechał do tego kraju.*

**B.IV-09 Wyjazd pojazdu drogowego z kraju**

Załadowany lub pusty mechaniczny pojazd drogowy, który wyjeżdża z kraju drogą.

*Jeżeli mechaniczny pojazd drogowy wyjeżdża z danego kraju innym środkiem transportu, uznaje się, że jedynie czynny środek transportu wyjeżdża z danego kraju.*

**B.IV-10 Tranzyt pojazdu drogowego**

Załadowany lub pusty mechaniczny pojazd drogowy, który wjeżdża do danego kraju i wyjeżdża z niego w różnych miejscach za pomocą jakiegokolwiek środka transportu, pod warunkiem że cała podróż w granicach tego kraju odbywa się w ramach transportu drogowego, i że w kraju tym nie ma miejsca żaden załadunek lub rozładunek.

*Wlicza się mechaniczne pojazdy drogowe, które na granicy danego kraju są załadowane na inny środek transportu lub wyładowane z innego środka transportu.*

**B.IV-11 Średnioroczny dzienny przepływ ruchu**

Średni przepływ pojazdów obok określonego punktu pomiarowego w danej sieci drogowej.

*Liczenie może być przeprowadzane ręcznie lub automatycznie, w sposób ciągły lub w wybranych okresach.*

## **B.V POMIAR TRANSPORTU**

### **B.V-01 Transport drogowy**

Przemieszczenie towarów lub pasażerów przy użyciu pojazdu drogowego w ramach danej sieci drogowej.

*Gdy jakiś pojazd drogowy przewożony jest na innym pojeździe, uwzględnia się tylko przemieszczanie się pojazdu przewożącego (w trybie czynnym).*

### **B.V-02 Krajowy transport drogowy**

Transport drogowy między dwoma miejscami (miejscem załadunku/wejścia do pojazdu oraz miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu) znajdującymi się w tym samym kraju, niezależnie od tego, w którym kraju dany mechaniczny pojazd drogowy został zarejestrowany. Może on obejmować tranzyt przez inny kraj.

*Odczepienie przyczepy/naczepy od mechanicznego pojazdu drogowego i doczepienie przyczepy/naczepy do innego mechanicznego pojazdu drogowego jest uważane za rozładowanie i załadowanie towarów znajdujących się na przyczepie/naczepie.*

### **B.V-03 Kabotażowy transport drogowy**

Transport drogowy na terenie kraju innego niż kraj rejestracji realizowany przez pojazd mechaniczny zarejestrowany w kraju zgłaszającym.

### **B.V-04 Międzynarodowy transport drogowy**

Transport drogowy między miejscem załadunku/wejścia do pojazdu lub miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu w kraju zgłaszającym a miejscem załadunku/wejścia do pojazdu lub miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu w innym kraju.

*Taki transport może obejmować tranzyt przez co najmniej jeden dodatkowy kraj.*

### **B.V-05 Transport drogowy typu cross-trade**

Transport drogowy realizowany przez mechaniczny pojazd drogowy zarejestrowany w jednym kraju między miejscem załadunku/wejścia do pojazdu w drugim kraju a miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu w trzecim kraju.

*Taki transport może obejmować tranzyt przez co najmniej jeden dodatkowy kraj.*

### **B.V-06 Tranzytowy transport drogowy**

Transport drogowy przez dany kraj, między dwoma miejscami (miejscem załadunku/wejścia do pojazdu oraz miejscem rozładunku/wyjścia z pojazdu) znajdującymi się w innym kraju lub w innych krajach, pod warunkiem że cała podróż w granicach tego kraju odbywa się w ramach transportu drogowego, i że w kraju tym nie ma miejsca żaden załadunek lub rozładunek.

*Wlicza się mechaniczne pojazdy drogowe, które na granicy danego kraju są załadowane na inny środek transportu lub wyładowane z innego środka transportu.*

**B.V-07 Miejski transport drogowy**

Transport realizowany na drogach miejskich lub przez tramwaje.

*Za transport miejski uznaje się jedynie transport odbywający się głównie lub wyłącznie na drogach miejskich.*

**B.V-08 Pasażer pojazdu drogowego**

Osoba, która odbywa podróż pojazdem drogowym. Jako pasażerów liczy się kierowców samochodów osobowych, z wyłączeniem kierowców taksówek. Członkowie obsługi autobusów, autokarów, trolejbusów, tramwajów i towarowych pojazdów drogowych nie zaliczają się do pasażerów.

**B.V-09 Pasażerokilometr w transporcie drogowym**

Jednostka miary określająca przewóz transportem drogowym jednego pasażera na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta przez pasażera.*

**B.V-10 Podróż pasażera pojazdu drogowego**

Połączenie między miejscem wejścia do pojazdu i miejscem wyjścia z pojazdu pasażerów przewożonych pojazdem drogowym.

*Przemieszczenie pasażera z jednego pojazdu bezpośrednio do drugiego pojazdu tego samego rodzaju, niezależnie od przedsiębiorstwa, nie jest uważane za wyjście z pojazdu / wejście do pojazdu. Jeżeli w czasie przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu, po którym następuje kolejne wejście do innego pojazdu.*

**B.V-11 Publiczny transport drogowy**

Publiczny transport drogowy obejmuje rozkładowy transport pasażerów autobusem lub tramwajem, bez względu na to, czy jest realizowany przez przedsiębiorstwo publiczne czy prywatne.

**B.V-12 Podróż pasażera pojazdu drogowego w publicznym transporcie drogowym**

Połączenie pomiędzy miejscem wejścia do pojazdu i miejscem wyjścia z pojazdu pasażerów przewożonych autobusem lub tramwajem.

*Przemieszczenie pasażera z jednego pojazdu bezpośrednio do drugiego pojazdu tego samego rodzaju, niezależnie od przedsiębiorstwa, nie jest uważane za wyjście z pojazdu / wejście do pojazdu. Jeżeli w czasie przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu, po którym następuje kolejne wejście do innego pojazdu.*



**B.V-13 Pasażer pojazdu drogowego wsiadający do pojazdu publicznego transportu drogowego**

Pasażer wsiadający do pojazdu drogowego, którym ma być przewożony.

*Przemieszczenie pasażera z jednego pojazdu bezpośrednio do drugiego pojazdu tego samego rodzaju, niezależnie od przedsiębiorstwa, w miarę możliwości nie jest uważane za wyjście z pojazdu / wejście do pojazdu. Jeżeli w czasie przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu, po którym następuje kolejne wejście do innego pojazdu.*

**B.V-14 Pasażer pojazdu drogowego wysiadający z pojazdu publicznego transportu drogowego**

Pasażer wysiadający z pojazdu drogowego po tym, jak został nim przewieziony.

*Przemieszczenie pasażera z jednego pojazdu bezpośrednio do drugiego pojazdu tego samego rodzaju, niezależnie od przedsiębiorstwa, w miarę możliwości nie jest uważane za wyjście z pojazdu / wejście do pojazdu. Jeżeli w czasie przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu, po którym następuje kolejne wejście do innego pojazdu.*

**B.V-15 Połączenie w pasażerskim transporcie drogowym**

Połączenie między miejscem wejścia do pojazdu i miejscem wyjścia z pojazdu pasażerów przewożonych transportem drogowym, niezależnie od obranej trasy podróży.

*Miejsca określa się z wykorzystaniem międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak NUTS (Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych - Eurostat).*

**B.V-16 Miejsce wejścia do pojazdu**

Miejsce wejścia do pojazdu to miejsce, w którym pasażer wchodzi do pojazdu drogowego, którym ma być przewożony.

*Przemieszczenie pasażera z jednego pojazdu bezpośrednio do drugiego pojazdu tego samego rodzaju, niezależnie od przedsiębiorstwa, w miarę możliwości nie jest uważane za wyjście z pojazdu / wejście do pojazdu. Jeżeli w czasie przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu, po którym następuje kolejne wejście do innego pojazdu.*

**B.V-17 Miejsce wyjścia z pojazdu**

Miejsce wyjścia z pojazdu to miejsce, w którym pasażer wychodzi z pojazdu drogowego po tym, jak został nim przewieziony.

*Przemieszczenie pasażera z jednego pojazdu bezpośrednio do drugiego pojazdu tego samego rodzaju, niezależnie od przedsiębiorstwa, w miarę możliwości nie jest uważane za wyjście z pojazdu / wejście do pojazdu. Jeżeli w czasie przemieszczenia wykorzystuje się inny środek transportu, należy je uznać za wyjście z pojazdu, po którym następuje kolejne wejście do innego pojazdu.*

**B.V-18 Towary przewożone transportem drogowym**

Wszelkie towary przemieszczane towarowymi pojazdami drogowymi.

*Pozycja ta obejmuje wszystkie opakowania i sprzęt, taki jak kontenery, nadwozia wymienne lub palety.*

**B.V-19 Masa towarów brutto-brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów i wszystkich opakowań i masa własna jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozi wymiennych i palet na towary).

**B.V-20 Masa towarów brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, włącznie z opakowaniami, ale z wyłączeniem masy własnej jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozi wymiennych i palet na towary).

**B.V-21 Masa własna**

Masa jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozi wymiennych i palet na towary) zanim zostanie załadowany jakikolwiek ładunek.

**B.V-22 Tonokilometr transportu drogowego**

Jednostka miary w przewozach towarów określająca przewiezienie transportem drogowym jednej tony towarów na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta.*

**B.V-23 TEU-kilometr transportu drogowego**

Jednostka miary w przewozach kontenerów określająca przewiezienie transportem drogowym jednego TEU na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta.*

**B.V-24 Rodzaje przewożonych towarów**

Przewożone towary można sklasyfikować ze względu na rodzaj.

*Przykładami systemów klasyfikacji są NST 2007 (Znormalizowana nomenklatura towarów stosowana w statystyce transportu), która zastępuje nomenklaturę CSTE (Klasyfikacja towarów stosowana w europejskiej statystyce transportu – EKG ONZ) i nomenklatura NST/R (Znormalizowana nomenklatura towarów stosowana w statystyce transportu/wersja zmieniona – Eurostat).*

**B.V-25 Rodzaje przewożonych ładunków**

Przewożone towary można sklasyfikować zgodnie z zaleceniem EKG ONZ nr 21 – Kody dla typów ładunku, opakowań i materiałów do pakowania, Genewa, marzec 1986 r. Klasy ładunków są następujące:

- towary luzem płynne,
- towary luzem stałe,
- wielkie kontenery,
- inne kontenery,
- towary paletyzowane,
- towary zawieszane,
- jednostki ruchome, napędzane silnikiem,
- inne jednostki ruchome,
- inne rodzaje ładunków.

**B.V-26 Towary niebezpieczne**

Przez klasy towarów niebezpiecznych przewożonych transportem drogowym rozumie się klasy zdefiniowane w piętnastym poprawionym wydaniu zaleceń ONZ dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, ONZ, Genewa 2007 r.

- Klasa 1: materiały wybuchowe;
- Klasa 2: gazy;
- Klasa 3: materiały ciekłe zapalne;
- Klasa 4: materiały stałe zapalne; materiały samozapalne; materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne
- Klasa 5: materiały utleniające i nadtlenki organiczne;
- Klasa 6: materiały trujące i zakaźne;
- Klasa 7: materiały promieniotwórcze;
- Klasa 8: materiały żrące;
- Klasa 9: różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

**B.V-27 Towary załadowane**

Towary umieszczone w pojeździe drogowym i wysłane transportem drogowym.

*Przeładunek z jednego towarowego pojazdu drogowego na inny lub zamianę ciągnika samochodowego uznaje się za załadunek następujący po wyładunku.*

**B.V-28 Towary wyładowane**

Towary wyładowane z pojazdu drogowego po przewiezieniu ich transportem drogowym.

*Przeładunek z jednego towarowego pojazdu drogowego na inny lub zamianę ciągnika samochodowego uznaje się za wyładunek następujący przed ponownym załadunkiem.*

**B.V-29 Towary wywiezione z kraju transportem drogowym (inne niż towary w tranzycie drogowym)**

Towary, które po załadunku do pojazdu drogowego w danym kraju, zostały wywiezione z tego kraju transportem drogowym i wyładowane w innym kraju.

**B.V-30 Towary wwieszone do kraju transportem drogowym (inne niż towary w tranzycie drogowym)**

Towary, które po załadunku do pojazdu drogowego w innym kraju, zostały wwieszone do danego kraju transportem drogowym, gdzie zostały wyładowane.

**B.V-31 Towary w tranzycie drogowym**

Towary, które wwieszone do danego kraju transportem drogowym, i które następnie wywiezione z tego kraju transportem drogowym w miejscu innym niż miejsce wjazdu, po przewiezieniu ich przez ten kraj w tym samym towarowym mechanicznym pojeździe drogowym.

*Przeładunek z jednego towarowego pojazdu drogowego na inny lub zamianę ciągnika samochodowego uznaje się za załadunek/wyładunek.*

**B.V-32 Połączenie w towarowym transporcie drogowym**

Połączenie między miejscem załadunku i miejscem rozładunku towarów przewożonych transportem drogowym, niezależnie od obranej trasy.

*Miejsca określa się z wykorzystaniem międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak NUTS (Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych - Eurostat).*

**B.V-33 Miejsce załadunku**

Jako miejsce załadunku uwzględnia się miejsce, w którym towary zostały załadowane na towarowy mechaniczny pojazd drogowy, lub w którym zmieniono ciągnik samochodowy.

**B.V-34 Miejsce rozładunku**

Jako miejsce rozładunku uwzględnia się miejsce, w którym towary zostały wyładowane z towarowego mechanicznego pojazdu drogowego lub w którym zmieniono ciągnik samochodowy.

**B.V-35 Wykorzystanie zdolności przewozowej**

Wskaźnik wykorzystania zdolności przewozowej.

*Wskaźniki te można obliczyć jako udział procentowy rzeczywiście przewożonej ilości towarów lub liczby pasażerów w ładowności pojazdu wyrażonej jako masa, pojemność, powierzchnia nadwozia lub w dopuszczalnej liczbie pasażerów siedzących lub stojących (zgodnie z definicją w pkt B.II.A-20, B.II.A-35 i B.II.A-36).*

*Uwzględniając odległość przewozu i stopniowe rozładowywanie w trakcie podróży, alternatywny wskaźnik można obliczyć jako udział procentowy rzeczywistej wydajności przewozowej w maksymalnej możliwej wydajności przewozowej w odniesieniu do rzeczywiście zrealizowanych podróży.*

## B.VI ZUŻYCIE ENERGII

### B.VI-01 Zużycie energii w transporcie drogowym

Energia końcowa zużyta przez mechaniczne pojazdy drogowe.

*Wlicza się energię wykorzystaną jako napęd dla środków transportu i do ponoszenia przez wbudowane podnośniki, oraz na oświetlenie, ogrzewanie i inne rodzaje udogodnień w środkach transportu. Wlicza się także energię końcową zużyta przez rozładowane pojazdy drogowe.*

### B.VI-02 Tona ekwiwalentu ropy (TOE)

Jednostka miary zużycia energii: 1 TOE = 0,041868 TJ.

*Współczynniki przeliczeniowe przyjęte przez Międzynarodową Agencję Energetyki (IEA) na rok 1991 są następujące:*

- benzyna silnikowa	1,070
- olej napędowy/gazowy	1,035
- ciężki olej opałowy	0,960
- gaz płynny (LPG)	1,130
- gaz ziemny	0,917

*Współczynnik przeliczeniowy stosowany przez IEA dla energii elektrycznej to: 1 TWh = 0,086 Mtoe.*

### B.VI-03 Dżul

Jednostka miary zużycia energii:  
 1 teradżul =  $10^{12}$  dżul =  $2,78 \times 10^5$  kWh  
 1 teradżul = 23,88459 TOE.

### B.VI-04 Benzyna silnikowa

Lekki olej węglowodorowy stosowany w silnikach spalinowych wewnętrznego spalania, z wyłączeniem silników samolotowych.

*Benzyna silnikowa jest destylowana w temperaturze między 35°C a 215°C i wykorzystywana jest jako paliwo do silników o zapłonie iskrowym w urządzeniach lądowych. Benzyna silnikowa może zawierać dodatki, natleniacze oraz środki zwiększające liczbę oktanową, w tym związki ołowiu takie jak TEL (tetraetylołów) i TML (tetrametylołów).*

*Wartość opałowa: 44,8 TJ/1 000 t.*

### B.VI-05 Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy)

Olej otrzymywany z najniższej frakcji w wyniku atmosferycznej destylacji ropy naftowej.

*Do olejów napędowych/gazowych zalicza się ciężkie oleje gazowe otrzymywane w wyniku próżniowej redestylacji pozostałości po destylacji atmosferycznej. Olej napędowy/gazowy jest destylowany w temperaturze między 200°C a 380°C, przy czym niespełna 65 % masy, wliczając straty, ulega destylacji przy temperaturze 250°C, a 80 % lub więcej przy 350°C. Temperatura zapłonu tych olejów zawsze wynosi ponad 50°C, a ich gęstość przekracza 0,81.*

*Oleje ciężkie uzyskiwane w wyniku mieszania grupuje się razem z olejami gazowymi, pod warunkiem że charakteryzujący je współczynnik lepkości kinematycznej nie przekracza 25 cST przy temperaturze 40°C.*

*Wartość opałowa: 43,3 TJ/1 000 t.*

**B.VI-06 Gazy płynne (LPG)**

Lekkie węglowodory parafinowe otrzymywane wyłącznie w wyniku destylacji ropy naftowej.

LPG zawierają propan i butan lub mieszaninę obu tych węglodorów. Można je skraplać w warunkach niskiego ciśnienia (5-10 atmosfer). W stanie ciekłym i przy temperaturze 38°C, względna prężność pary wynosi dla nich nie więcej niż 24,5 bar. Ich ciężar właściwy wynosi od 0,50 do 0,58.

**B.VI-07 Płynny gaz ziemny (NGL)**

Płynne lub skroplone węglowodory otrzymywane w procesie produkcji, oczyszczania lub stabilizacji gazu ziemnego. Mają one różnorodne właściwości, które mogą obejmować od cech etanu, butanu i propanu po cechy olejów ciężkich. W zależności od ich właściwości NGL mogą być destylowane z ropą naftową w rafineriach, mieszane z rafinowanymi produktami naftowymi lub wykorzystywane bezpośrednio.

**B.VI-08 Energia elektryczna**

Energia generowana przez elektrownie wodne, geotermiczne, nuklearne i konwencjonalne elektrownie ciepłone, z wyłączeniem energii generowanej przez stacje pomp, mierzona według wartości opałowej energii elektrycznej (3,6 TJ/GWh).

*Stacja pomp to siłownia ze zbiornikiem, który się napełnia przy użyciu pomp.*

## **B.VII WYPADKI (ZDARZENIA DROGOWE)**

### **B.VII-01 Wypadek z ofiarami**

Wypadek, w którym uczestniczy przynajmniej jeden pojazd drogowy w ruchu po drodze publicznej lub drodze prywatnej z prawem dostępu dla ogółu ludności, wskutek którego co najmniej jedna osoba zostaje ranna lub zabita.

*Samobójstwo lub usiłowanie popełnienia samobójstwa nie jest wypadkiem, ale zdarzeniem spowodowanym umyślnym czynem mającym na celu odniesienie obrażeń ze skutkiem śmiertelnym. Jeśli jednak w wyniku samobójstwa lub usiłowania popełnienia samobójstwa ucierpi inny użytkownik drogi, wówczas takie zdarzenie jest uważane za wypadek z ofiarami.*

*Wlicza się tu: kolizje pojazdów drogowych, kolizje z udziałem pieszych i pojazdów drogowych, z udziałem pojazdów drogowych i zwierząt lub przeszkód stałych oraz z udziałem tylko jednego pojazdu drogowego. Uwzględnia się kolizje z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych. Kolizje z udziałem wielu pojazdów liczy się jako tylko jeden wypadek, jeżeli kolejne kolizje mają miejsce w bardzo krótkich odstępach czasu. Do wypadków z ofiarami nie wlicza się wypadków zakończonych jedynie stratami materialnymi.*

*Wyłącza się ataki terrorystyczne.*

### **B.VII-02 Wypadek śmiertelny**

Wypadek drogowy, w którym jest ofiara śmiertelna.

### **B.VII-03 Wypadek bez ofiar śmiertelnych**

Wypadek z ofiarami inny niż wypadek śmiertelny.

### **B.VII-04 Ofiara (wypadku)**

Osoba zabita lub ranna w wyniku wypadku drogowego.

### **B.VII-05 Osoba zabita**

Osoba zabita na miejscu lub zmarła w ciągu 30 dni w wyniku wypadku z ofiarami, z wyłączeniem samobójstw.

*Wyłącza się osobę zabitą, jeśli właściwy organ stwierdzi, że przyczyną zgonu było samobójstwo, tj. umyślny czyn mający na celu odniesienie obrażeń powodujących zgon. W przypadku krajów, w których nie stosuje się progu 30 dni, oszacowano współczynniki konwersji, umożliwiające dokonywanie porównań w oparciu o definicję uwzględniającą zmarłych w ciągu 30 dni po wypadku.*

**B.VII-06 Ranny:**

Osoba, która w wyniku wypadku drogowego nie została zabita na miejscu ani nie zmarła w ciągu 30 dni, ale odniosła obrażenia, które zwykle wymagają leczenia, z wyłączeniem usiłowania popełnienia samobójstwa.

*Osoby, które odniosły mniejsze obrażenia, takie jak niewielkie skaleczenia lub stłuczenia, nie są zazwyczaj odnotowywane jako ranni.*

*Wyłącza się osobę ranną, jeśli właściwy organ stwierdzi, że przyczyną obrażeń było usiłowanie popełnienia samobójstwa przez tę osobę, tj. umyślny czyn mający na celu odniesienie obrażeń powodujący obrażenia, ale nie powodujący zgonu.*

**B.VII-07 Ciężko ranny:**

Osoba ranna, którą hospitalizowano na ponad 24 godziny.

**B.VII-08 Lekko ranny:**

Osoba ranna, z wyłączeniem zabitych i ciężko rannych.

*Osoby, które odniosły mniejsze obrażenia, takie jak niewielkie skaleczenia lub stłuczenia, nie są zazwyczaj odnotowywane jako ranni.*

**B.VII-09 Kierowca uczestniczący w wypadku drogowym**

Osoba uczestnicząca w wypadku drogowym, która prowadziła pojazd drogowy w czasie tego wypadku.

**B.VII-10 Pasażer uczestniczący w wypadku drogowym**

Osoba uczestnicząca w wypadku drogowym, inna niż kierowca, która była w lub na pojeździe drogowym lub była w trakcie wchodzenia do/wychodzenia z pojazdu drogowego.

**B.VII-11 Pieszy uczestniczący w wypadku drogowym**

Osoba uczestnicząca w wypadku drogowym, inna niż pasażer lub kierowca, o których mowa w powyższych definicjach.

*Wlicza się osoby pchające lub ciągnące wózki dziecięce, wózki inwalidzkie lub jakiegokolwiek inne małe pojazdy bezsilnikowe, jak również osoby wiezione tymi pojazdami. Wlicza się również osoby pchające rowery i motorowery oraz jadące na wrotkach (rolkach), deskorolce, nartach lub podobnym sprzęcie.*

**B.VII-12 Wypadek z udziałem pieszych i pojazdów drogowych**

Wypadek drogowy z udziałem co najmniej jednego pojazdu drogowego oraz co najmniej jednego pieszego.

*Zaliczenie wypadku do tej pozycji nie jest uzależnione od tego, czy pieszy brał udział w pierwszej fazie czy w późniejszych fazach wypadku ani od tego, czy pieszy został ranny lub zabity na pasie drogowym czy poza nim.*



**B.VII-13 Wypadek z udziałem jednego pojazdu drogowego**

Wypadek drogowy, w którym uczestniczy tylko jeden pojazd drogowy.

*Wlicza się wypadki pojazdów, które próbując uniknąć kolizji zjechały z pasa drogowego, oraz wypadki spowodowane kolizją z przeszkodą lub zwierzętami na drodze. Wyłącza się kolizje z pieszymi oraz pojazdami zaparkowanymi.*

**B.VII-14 Wypadek z udziałem wielu pojazdów**

Wypadek drogowy z udziałem co najmniej dwóch pojazdów drogowych.

Występują następujące rodzaje wypadków drogowych z udziałem co najmniej dwóch pojazdów drogowych:

- a) **Kolizja tylna:** kolizja z innym pojazdem jadącym tym samym pasem ruchu na danej jezdni oraz poruszającym się w tym samym kierunku, który zwalnia lub zostaje chwilowo zatrzymany.

*Wyłącza się kolizje z pojazdami zaparkowanymi.*

- b) **Kolizja czołowa:** kolizja z innym pojazdem jadącym tym samym pasem ruchu na danej jezdni oraz poruszającym się w przeciwnym kierunku, który zwalnia lub zostaje chwilowo zatrzymany.

*Wyłącza się kolizje z pojazdami zaparkowanymi.*

- c) **Kolizja w czasie przejeżdżania przez drogę lub skręcania:** kolizja z innym pojazdem poruszającym się w kierunku poprzecznym, w czasie przejeżdżania przez drogę, zjeżdżania z drogi lub wjeżdżania na drogę.

*Wyłącza się kolizje z pojazdami zatrzymanymi i czekającymi na to, aby skręcić, które to kolizje zalicza się do przypadków z lit. a) lub b).*

- d) **Inne kolizje, w tym kolizje z pojazdami zaparkowanymi:** kolizja mająca miejsce w czasie jazdy pojazdów obok siebie, wyprzedzania lub zmiany pasa ruchu; lub kolizja z pojazdami zaparkowanymi lub stojącymi na skraju jezdni, poboczach, oznaczonych miejscach postojowych, drogach dla pieszych lub parkingach itp.

*Do pozycji B.VII.-14 d) wlicza się wszelkie kolizje nie ujęte w lit. a), b) i c). Czynnikiem będącym podstawą klasyfikacji zdarzeń z udziałem pojazdów jest pierwsza kolizja na jezdni lub pierwsze mechaniczne uderzenie w pojazd.*

**B.VII-15 Wypadek z udziałem kierowców będących pod wpływem alkoholu, narkotyków lub leków**

Wypadek drogowy, w przypadku którego stwierdza się, zgodnie z przepisami krajowymi, że przynajmniej jeden kierowca był pod wpływem alkoholu, narkotyków lub leków ograniczających zdolności do kierowania pojazdem.

**B.VII-16 Światło dzienne**

Zgodnie z komunikatami policji lub innych władz.

**B.VII-17 Ciemność**

Zgodnie z komunikatami policji lub innych władz.

**B.VII-18 Mrok (lub sytuacja nieznana)**

Zgodnie z komunikatami policji lub innych władz.

*Kategoria obejmująca pozostałe przypadki, gdy widoczność przy świetle dziennym jest bardzo słaba, lub gdy brak jest informacji na temat widoczności.*

**B.VII-19 Sucha nawierzchnia drogi**

Nawierzchnia drogi niepokryta wodą, śniegiem, lodem lub innymi substancjami.

**B.VII-20 Inna nawierzchnia drogi**

Jakakolwiek nawierzchnia drogi inna niż sucha nawierzchnia drogi.

## **C. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY**

## **C.I INFRASTRUKTURA**

### **C.I-01 Droga wodna**

Rzeka, kanał, jezioro lub inny odcinek wodny, który dzięki cechom naturalnym lub wynikającym z działalności człowieka nadaje się do żeglugi.

*Definicja obejmuje drogi wodne o charakterze morskim (drogi wodne wskazane przez państwo zgłaszające jako nadające się do żeglugi głównie statków żeglugi śródlądowej pływających po morzu). Do dróg wodnych zalicza się również ujścia rzek, przy czym za granicę uznaje się to miejsce najbliższe morza, w którym szerokość rzeki przy wodzie niskiej jest mniejsza niż 3 km, a przy wodzie wysokiej mniejsza niż 5 km.*

### **C.I-02 Żeglowna śródlądowa droga wodna**

Odcinek wodny niebędący częścią morza, który dzięki cechom naturalnym lub wynikającym z działalności człowieka nadaje się do żeglugi, głównie prowadzonej przez statki żeglugi śródlądowej. Termin ten obejmuje żeglowne rzeki, jeziora, kanały i ujścia.

*Długość rzek i kanałów mierzy się wzdłuż środka toru wodnego. Długość jezior i lagun mierzy się wzdłuż najkrótszej żeglownej trasy pomiędzy najbardziej odległymi punktami, między którymi realizowane są operacje transportowe. Drogę wodną stanowiącą wspólną granicę między dwoma państwami zgłaszają oba te państwa.*

### **C.I-03 Żeglowna rzeka**

Naturalna droga wodna dostępna dla żeglugi, bez względu na to, czy w tym celu została uregulowana.

### **C.I-04 Żeglowne jezioro**

Naturalny zbiornik wody dostępny dla żeglugi.

*Wlicza się laguny (obszary wody słonawej oddzielone od morza brzegiem morskim).*

### **C.I-05 Żeglowny kanał**

Droga wodna zbudowana głównie na potrzeby żeglugi.

### **C.I-06 Sieć żeglownych śródlądowych dróg wodnych**

Wszystkie żeglowne śródlądowe drogi wodne dostępne dla żeglugi publicznej na danym obszarze.

### **C.I-07 Kategorie żeglownych śródlądowych dróg wodnych**

Biorąc pod uwagę ustanowioną przez EKG ONZ/Europejską Konferencję Ministrów Transportu klasyfikację europejskich śródlądowych dróg wodnych, kanałów, żeglownych rzek i jezior z 1992 r., wyróżnia się następujące kategorie:

Według poziomych wymiarów statków i zestawów pchanych

Klasa	(długość/szerokość)
I do III	do 80/9 m
IV	80-85/9,50 m
V a	95-110/11,40 m
V b	172-175/11,40 m
VI a	95-110/22,80 m
VI b	185-195/22,80 m
VI c	270-280/22,80 lub 195-200/33-34,20 m.
VII	285/33-34,20 m i więcej.

*W niektórych przypadkach do klasyfikacji żeglownych dróg śródlądowych można zastosować „nośność statków”.*

#### **C.I-08 Port**

Miejsce, w którym statki mogą cumować, ładować i wyładowywać ładunki lub wyokrętować lub zaokrętować pasażerów, zazwyczaj bezpośrednio na pirs.

#### **C.I-09 Port statystyczny**

Port statystyczny składa się z jednego lub więcej portów, które są z reguły kontrolowane przez jeden zarząd portu, który jest w stanie rejestrować przemieszczenia statków i ładunków.

#### **C.I-10 UN/LOCODE**

Pięciznakowy kod, w którym pierwsze dwa znaki są kodami państwa wg ISO 3166, natomiast pozostałe trzy pochodzą z zalecenia 16 EKG ONZ z Genewy oraz wyznaczonych przez Eurostat kodów portów, które nie zostały do tej pory uwzględnione w systemie ONZ.

#### **C.I-11 Długość nabrzeży portowych**

Całkowita długość nabrzeża w metrach.

#### **C.I-12 Nabrzeże ro-ro**

Miejsce, w których statki typu ro-ro mogą cumować i w których można przeprowadzać załadunek i wyładunek pojazdów mechanicznych i innych ruchomych jednostek typu ro-ro po rampach prowadzących ze statku na brzeg i z brzegu na statek.

#### **C.I-13 Dźwigi portowe według udźwigu**

Liczba dźwigów dostępnych w porcie w podziale według udźwigu.

*Możliwe klasy udźwigu są następujące:*

- a) 10 ton lub mniej;
- b) ponad 10 ton do 20 ton;
- c) ponad 20 ton do 40 ton;
- d) ponad 40 ton.

**C.I-14 Dźwigi portowe według rodzaju**

Liczba dźwigów dostępnych w porcie w podziale według rodzajów:

- a) kontenerowe dźwigi jezdne;
- b) pozostałe dźwigi kontenerowe;
- c) pozostałe dźwigi.

**C.I-15 Połączenia z innymi rodzajami transportu**

Dostępność i odległość w km od portów do połączeń z innymi rodzajami transportu

- a) żegluga morska;
- b) pasażerska linia kolejowa;
- c) towarowa linia kolejowa;
- d) dojazd do autostrady;
- e) port lotniczy.

**C.I-16 Przystanie**

Miejsce przeznaczone wyłącznie do wyokrętowania lub zaokrętowania pasażerów przez statki, które nie jest częścią portu śródlądowego.

**C.I-17 Śluza**

Odcinek śródlądowej drogi wodnej z przegrodami na każdym końcu umożliwiającymi podniesienie lub obniżenie poziomu wody pozwalające statkom przepłynąć przez ten odcinek. Włącza się w to śluzy windowe.

*Śluza windowa to urządzenie służące do transportu statków pomiędzy dwoma poziomami wody.*

## **C.II        SPRZĘT TRANSPORTOWY**

### **C.II.A      STATKI**

#### **C.II.A-01    Statek żeglugi śródlądowej**

Jednostka pływająca przeznaczona do przewozu towarów lub ogólnodostępnego transportu pasażerów lub specjalnie dostosowana do konkretnego zadania handlowego, która pływa przede wszystkim na żeglownych śródlądowych drogach wodnych lub na wodach w granicach lub w pobliżu wód chronionych lub obszarów (akwenów), na których obowiązują przepisy portowe.

*Wlicza się statki w trakcie naprawy. Wlicza się statki, które nadają się do żeglugi śródlądowej, a które zostały dopuszczone do żeglugi morskiej (statki wykorzystywane zarówno w żegludze morskiej dalekiego zasięgu, jak i śródlądowej). Kategoria ta nie obejmuje jednostek portowych, lichtug portowych i holowników portowych, promów, statków rybackich, pogłębiarek, statków wykonujących prace hydrauliczne oraz statków wykorzystywanych wyłącznie do składowania, warsztatów pływających, łodzi mieszkalnych i statków wycieczkowych.*

#### **C.II.A-02    Krajowy statek żeglugi śródlądowej**

Statek żeglugi śródlądowej, który na dany dzień jest zarejestrowany w państwie zgłaszającym.

*Jeżeli rejestracja statków żeglugi śródlądowej nie ma zastosowania w danym państwie, przez krajowy statek żeglugi śródlądowej rozumie się statek w posiadaniu podmiotu będącego w tym państwie rezydentem w rozumieniu przepisów o podatku od przedsiębiorstw.*

#### **C.II.A-03    Zagraniczny statek żeglugi śródlądowej**

Statek żeglugi śródlądowej, który na dany dzień jest zarejestrowany w państwie innym niż państwo zgłaszające.

#### **C.II.A-04    Statek rzeczno-morski**

Statek żeglugi śródlądowej przeznaczony i dopuszczony do żeglowania również jako statek pełnomorski.

#### **C.II.A-05    Towarowy statek żeglugi śródlądowej**

Statek o nośności nie mniejszej niż 20 ton przeznaczony do przewozu towarów żeglownymi śródlądowymi drogami wodnymi.

#### **C.II.A-06    Pasażerski statek żeglugi śródlądowej**

Statek specjalnie przeznaczony do przewozu więcej niż 12 pasażerów płacących za przewóz po żeglownych wodach śródlądowych.

**C.II.A-07 Kontenerowiec żeglugi śródlądowej**

*Statek stale wyposażony w zamontowane na stałe lub przenośne prowadnice komorowe głównie do przewozu kontenerów.*

**C.II.A-08 Flota żeglugi śródlądowej**

Liczba statków żeglugi śródlądowej zarejestrowanych na dany dzień w państwie i dopuszczonych do korzystania ze śródlądowych dróg wodnych.

*Zmiany w stanie floty odnoszą się do zmian we flocie żeglugi śródlądowej państwa zgłaszającego, w ujęciu całkowitej liczby statków lub liczby statków danego rodzaju, które to zmiany wynikają z budowy nowych statków, zmiany rodzaju lub nośności, kupna lub sprzedaży statków za granicą, złomowania, strat w wyniku wypadków lub przeniesienia do lub z rejestru statków morskich.*

**C.II.A-09 Barka o napędzie własnym**

Śródlądowy statek towarowy z własnym napędem, inny niż barka-tankowiec z własnym napędem.

*Barki holowane, barki pchane i barki holowano-pchane, które posiadają jedynie silnik pomocniczy, należy uznać, zgodnie ze stanem faktycznym, za barki holowane, barki pchane lub barki holowano-pchane. Fakt, że barka o napędzie własnym może być użyta do holowania, nie zmienia jej głównego przeznaczenia.*

**C.II.A-10 Barka-pchacz o napędzie własnym**

Barka o napędzie własnym przeznaczona lub przystosowana do pchania barek pchanych lub holowano-pchanych.

**C.II.A-11 Barka bez napędu**

Towarowy statek żeglugi śródlądowej przeznaczony do bycia holowanym, który nie posiada własnego środka napędu mechanicznego.

*Fakt, że barka bez napędu jest wyposażona w silnik pomocniczy, nie zmienia jej głównego przeznaczenia.*

**C.II.A-12 Barka pchana**

Towarowy statek żeglugi śródlądowej zaprojektowany jako jednostka pchana, który nie posiada własnego środka napędu mechanicznego.

*Fakt, że barka pchana jest wyposażona w silnik pomocniczy, nie zmienia jej głównego przeznaczenia.*



**C.II.A-13      Barka holowano-pchana**

Towarowy statek żeglugi śródlądowej zaprojektowany jako jednostka pchana lub holowana, który nie posiada własnego środka napędu mechanicznego.

*Fakt, że barka holowano-pchana jest wyposażona w silnik pomocniczy, nie zmienia jej głównego przeznaczenia.*

**C.II.A-14      Barka zbiornikowiec o napędzie własnym**

Barka z własnym napędem przeznaczona do transportu płynów lub gazów w stałych zbiornikach.

*Zbiornikowce przeznaczone do masowego przewozu produktów sypkich, takich jak cement, mąka, gips (zaprawa) itp., należy tu pominąć oraz zaliczyć je do barek o napędzie własnym.*

**C.II.A-15      Barka-pchacz zbiornikowiec o napędzie własnym**

Barka-pchacz o napędzie własnym przeznaczona do masowego przewozu cieczy i gazów.

*Zbiornikowce przeznaczone do masowego przewozu produktów sypkich, takich jak cement, mąka, gips (zaprawa) itp., należy tu pominąć oraz zaliczyć je do barek pchaczy o napędzie własnym.*

**C.II.A-16      Barka zbiornikowiec bez napędu**

Barka bez napędu przeznaczona do masowego przewozu cieczy i gazów.

*Zbiornikowce przeznaczone do masowego przewozu produktów sypkich, takich jak cement, mąka, gips (zaprawa) itp., należy tu pominąć oraz zaliczyć je do barek bez napędu.*

**C.II.A-17      Barka pchana zbiornikowiec**

Barka pchana przeznaczona do masowego przewozu cieczy i gazów.

*Zbiornikowce przeznaczone do masowego przewozu produktów sypkich, takich jak cement, mąka, gips (zaprawa) itp., należy tu pominąć oraz zaliczyć je do barek pchanych.*

**C.II.A-18      Barka-zbiornikowiec holowano-pchana**

Barka holowano-pchana przeznaczona do masowego przewozu cieczy i gazów.

*Zbiornikowce przeznaczone do masowego przewozu produktów sypkich, takich jak cement, mąka, gips (zaprawa) itp., należy tu pominąć oraz zaliczyć je do barek pchanych holowanych.*

**C.II.A-19      Pozostałe statki towarowe**

Każdy inny towarowy statek żeglugi śródlądowej przeznaczony do przewozu towarów, nieujęty w poprzednich kategoriach.

**C.II.A-20 Holownik**

Statek z napędem osiągający moc nie mniejszą niż 37 kW, przeznaczony do holowania barek bez napędu, barek pchanych-holowanych oraz tratw, a nieprzeznaczony do przewozu towarów.

*Z wyłączeniem holowników portowych i morskich.*

**C.II.A-21 Pchacz**

Statek z napędem osiągający moc nie mniejszą niż 37 kW, przeznaczony lub przystosowany do pchania barek pchanych lub pchanych holowanych, a nieprzeznaczony do przewozu towarów.

*Z wyłączeniem pchaczy portowych.*

**C.II.A-22 Pchacz–holownik**

Statek z napędem osiągający moc nie mniejszą niż 37 kW, przeznaczony lub przystosowany do holowania barek bez napędu, barek pchanych holowanych lub tratw, oraz do pchania barek pchanych lub pchanych holowanych, a nieprzeznaczony do przewozu towarów.

**C.II.A-23 Nośność towarowego statku żeglugi śródlądowej**

Maksymalna dopuszczalna masa towarów, którą statek może przewozić, wyrażona w tonach.

**C.II.A-24 Ładowność pasażerskiego statku żeglugi śródlądowej**

Maksymalna dopuszczalna liczba pasażerów, których statek może przewozić.

**C.II.A-25 Moc (kW)**

Siła mechaniczna osiągnięta przez instalację generującą moc napędową na statku.

*Moc tę należy mierzyć w kilowatach mocy użytecznej (moc przenoszona na śrubę napędową):  
1 kW=1,36 KM; 1 KM = 0,735 kW.*

**C.II.A-26 Rok budowy statku**

Rok pierwotnej budowy kadłuba.

## **C.II.B KONTENER ITP.**

### **C.II.B-01 Jednostka ładunkowa**

Kontener, nadwozie wymienne.

*Platformy ładunkowe (zob. C.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim włączone są jako specjalny rodzaj kontenerów.*

### **C.II.B-02 Jednostka transportu intermodalnego (ITU)**

Kontener, nadwozie wymienne lub naczepa/towarowy mechaniczny pojazd drogowy przystosowany do transportu intermodalnego.

### **C.II.B-03 Kontener**

Specjalna skrzynia do przewozu ładunków, wzmocniona i przystosowana do piętrzenia, którą można przenosić w systemie poziomym i pionowym. Techniczna definicja kontenera jest następująca:

Element wyposażenia transportowego, który:

- a) ma trwały charakter i jest dostatecznie wytrzymały do wielokrotnego użycia;
- b) jest specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia przewozu towarów bez bezpośredniego przeładunku, co najmniej jednym rodzajem transportu;
- c) jest wyposażony w urządzenia pozwalające na jego szybkie przemieszczanie, w szczególności przemieszczanie z jednego rodzaju transportu na drugi;
- d) jest zaprojektowany w sposób ułatwiający załadunek i rozładunek;
- e) jest przystosowany do piętrzenia oraz,
- f) ma wewnętrzną pojemność równą 1 m<sup>3</sup> lub większą.

*Wyłącza się nadwozia wymienne.*

*Pomimo że platformy ładunkowe (zob. C.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim nie mają pojemności wewnętrznej, przez co nie spełniają kryterium określonego w lit. f), należy uznać je za szczególny rodzaj kontenerów i dlatego włącza się je do tej kategorii*

### **C.II.B-04 Rozmiary kontenerów**

Główne rozmiary kontenerów są następujące:

- a) kontener ISO o długości 20 stóp (długość 20 stóp, szerokość 8 stóp);
- b) kontener ISO o długości 40 stóp (długość 40 stóp, szerokość 8 stóp);
- c) kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp
- d) kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp;
- e) kontener bardzo wysoki (kontener dużych rozmiarów);
- f) kontener lotniczy (kontener spełniający normy określone dla transportu lotniczego).

*Kontenery mają zwykle wysokość 8 stóp, ale występują również inne wysokości. Kontenery wysokie to kontenery, których wysokość wynosi 9,5 stopy. Kontenery bardzo wysokie to kontenery o rozmiarach przekraczających rozmiary ISO. Zalicza się do nich kontenery o długości 45, 48 i 53 stóp.*

*Kontenery o rozmiarach sklasyfikowanych w lit. a) do e) określa się jako kontenery duże.*

**C.II.B-05 Masa własna kontenera**

Masa własna kontenera wliczona jest do całkowitej masy towarów przewożonych w kontenerach, zwanej również masą brutto-brutto towarów. Masę brutto towarów przewożonych w kontenerach można wyliczyć na podstawie masy brutto-brutto poprzez odjęcie masy własnej kontenera i odwrotnie. W przypadku braku informacji o masie własnej można ją oszacować stosując poniższe średnie.

*Masę własną kontenera można oszacować następująco:*

kontener ISO o długości 20 stóp	2,3 tony;
kontener ISO o długości 40 stóp	3,7 tony;
kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp	3,0 tony;
kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp	4,7 tony;

**C.II.B-06 Rodzaje kontenerów**

Do głównych rodzajów kontenerów określonych w normach ISO – Informator o kontenerach towarowych, należą:

1. Kontenery zamknięte (zwykłe, uniwersalne);
2. Kontenery specjalnego przeznaczenia
  - kontener wentylowany zamknięty,
  - kontener otwarty (bez dachu),
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą i pełną nadbudową,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i stałymi ścianami szczytowymi,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i składanymi ścianami szczytowymi,
  - platforma kontenerowa;
3. Kontenery na konkretne ładunki
  - kontener izotermiczny,
  - kontener izolowany,
  - kontener chłodzony - (środek chłodniczy jednorazowego użytku),
  - kontener chłodzony mechanicznie,
  - kontener ogrzewany,
  - kontener chłodzony i ogrzewany,
  - kontener zbiornikowy,
  - kontener zamknięty na ładunki sypkie,
  - kontener na konkretne ładunki (takie jak samochody, inwentarz żywy i inne); oraz
  - kontener wykorzystywany w transporcie lotniczym.

**C.II.B-07 TEU (ang. twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp)**

Jednostka statystyczna odpowiadająca kontenerowi ISO o długości 20 stóp (6,10 m) stanowi standardowy sposób pomiaru kontenerów o różnych pojemnościach oraz opisu pojemności kontenerowców i terminali kontenerowych. 1 TEU odpowiada jednemu kontenerowi ISO 20 (20 stóp). Jeden kontener ISO 40 stóp równy jest dwóm jednostkom TEU. Jeden kontener ISO o długości między 20 a 40 stóp równy jest 1,5 jednostki TEU.

*Jeden kontener ISO 40 stóp równy jest dwóm jednostkom TEU.*

*Jeden kontener ISO o długości między 20 a 40 stóp równy jest 1,5 jednostki TEU.*

*Jeden kontener o długości ponad 40 stóp równy jest 2,25 jednostki TEU.*

**C.II.B-08 Nadwozie wymienne**

Jednostka przewozu towarów dostosowana do rozmiarów pojazdu drogowego i wyposażona w urządzenia do przemieszczania między różnymi środkami transportu, zwykle drogowego/kolejowego.

*Jednostki takie nie były pierwotnie przystosowane do piętrzenia po napełnieniu lub podwyższeniu. Obecnie możliwe jest spiętrzanie wielu takich jednostek, jakkolwiek nie w takim samym zakresie jak w przypadku kontenerów. Główną cechą odróżniającą te jednostki od kontenerów jest ich optymalne dostosowanie do rozmiarów pojazdu drogowego. Takie jednostki wymagają zatwierdzenia UIC przed ich użyciem w transporcie kolejowym. Niektóre nadwozia wymienne posiadają składane podpory, na których jednostka stoi, gdy nie jest połączona z pojazdem.*

**C.II.B-09 Platforma ładunkowa**

Ładowalna platforma bez nadbudowy, lecz o długości i szerokości równej wymiarom podstawy kontenera oraz wyposażona w górne i dolne naroża zaczepowe kontenera.

*Jest to termin alternatywny, używany w przypadku niektórych rodzajów kontenerów specjalnego przeznaczenia, takich jak kontenery platformy oraz kontenery na platformie z niepełną nadbudową.*

**C.II.B-10 Paleta**

Podniesiona platforma, przeznaczona do przenoszenia i składowania (stertowania) towarów.

*Palety są zazwyczaj zrobione z drewna i mają standardowe wymiary: 1000mm X 1200mm (ISO) oraz 800mm X 1200mm (CEN).*

**C.II.B-11 Jednostka toczna (Ro-Ro)**

Sprzęt kołowy do przewozu towarów, taki jak samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa, którym można wjechać lub który można holować na statek lub pociąg.

*Definicja ta obejmuje przyczepy portowe i pokładowe.*

**C.II.B-12 Suwnica bramowa**

Suwnica składająca się z bramy poziomej na podporach, które są przymocowane na stałe lub poruszają się po stałym torze lub na gumowych oponach, o stosunkowo ograniczonym zasięgu manewru. Ładunek można przemieszczać poziomo, pionowo i na boki.

*Tego rodzaju suwnice zwykle obsługują przeładunek między drogą/koleją lub statkiem/nabrzeżem.*

**C.II.B-13 Wóz bramowy**

Urządzenie podnoszące na oponach gumowych przeznaczone do przemieszczania lub piętrzenia kontenerów na równej wzmocnionej powierzchni.

**C.II.B-14 Wózek podnośnikowy**

Pojazd ciągnikowy wyposażony z przodu w sprzęt do podnoszenia, piętrzenia lub przesuwania jednostek transportu intermodalnego.

**C.II.B-15 Wózek widłowy**

Pojazd wyposażony w napędzane elektrycznie poziome widły umożliwiające podnoszenie, przesuwanie lub piętrzenie palet, kontenerów lub nadwozi wymiennych. Kontenery i nadwozia wymienne są zwykle puste.

**C.II.B-16 Zawiesie**

Regulowane oprzyrządowanie na sprzęcie podnoszącym przeznaczone do połączenia górnych naroży zaczepowych jednostki transportu intermodalnego.

Wiele zawiesi posiada również ramiona chwytne, które zaczepiane są za szyny jednostki transportu intermodalnego.

**C.III PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE****C.III-01 Przedsiębiorstwo**

Jednostka instytucjonalna lub najmniejsza kombinacja jednostek instytucjonalnych, która zawiera i bezpośrednio lub pośrednio kontroluje wszystkie funkcje niezbędne do prowadzenia swojej działalności produkcyjnej.

*Do wymagań, jakie musi spełniać przedsiębiorstwo należy jednolita własność lub kontrola. Może ono natomiast prowadzić różnorodną działalność w różnych miejscach. Uwzględnia się nawet przedsiębiorstwa bez pracowników najemnych. Uwzględniać należy tylko jednostki, które faktycznie prowadzą działalność w okresie sprawozdawczym. Wyłącza się jednostki, które zawiesiły działalność oraz jednostki, które jeszcze nie rozpoczęły działalności.*

**C.III-02 Przedsiębiorstwo transportu wodnego śródlądowego**

Przedsiębiorstwo, które prowadzi działalność w co najmniej jednym miejscu w zakresie świadczenia usług transportu wodnego śródlądowego z wykorzystaniem statków żeglugi śródlądowej, i którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością jest transport wodny śródlądowy i usługi związane z transportem wodnym śródlądowym.

*W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

- SIC/Rev.4<sup>3</sup>: Klasa 5022 – Transport wodny śródlądowy;
- NACE/Rev.2<sup>4</sup>: Klasa 5040 – Transport rzeczny.

**C.III-03 Publiczne przedsiębiorstwo żeglugi śródlądowej**

Przedsiębiorstwo żeglugi śródlądowej, którego głównym właścicielem (posiadającym więcej niż 50 % kapitału przedsiębiorstwa) jest państwo lub władze publiczne i należące do nich przedsiębiorstwa.

**C.III-04 Przedsiębiorstwo portowe żeglugi śródlądowej**

Przedsiębiorstwo, które prowadzi działalność w co najmniej jednym miejscu w zakresie świadczenia usług portowych na rzecz transportu wodnego śródlądowego, i którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością jest świadczenie usług portowych dla transportu wodnego śródlądowego. Wyłącza się przedsiębiorstwa eksploatacji portów wycieczkowych.

*Wlicza się przedsiębiorstwa eksploatacji portów inne niż przedsiębiorstwa eksploatacji portów wycieczkowych. W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

ISIC/Rev.4	5022 - Działalność usługowa wspomagająca transport wodny; 5224 – Przeładunek towarów;
NACE/Rev.2	50.22 - Działalność usługowa wspomagająca transport wodny; 52.24 – Przeładunek towarów

<sup>3</sup> ISIC/Rev.4 - Międzynarodowa Standardowa Klasyfikacja Rodzajów Działalności, Departament Statystyki Organizacji Narodów Zjednoczonych (projekt).

<sup>4</sup> NACE/Rev.2 - Statystyczna klasyfikacja działalności gospodarczej w Unii Europejskiej, Dz.U. nr L 393/1 z 30 grudnia 2006 r.

*Uwaga: ISIC 9329 i NACE 93.29 obejmuje przedsiębiorstwa eksploatacji portów wypoczynkowych.*

**C.III-05 Publiczne przedsiębiorstwo portowe żeglugi śródlądowej**

Przedsiębiorstwo portowe, którego głównym właścicielem (posiadającym więcej niż 50 % kapitału przedsiębiorstwa) jest państwo lub władze publiczne i należące do nich przedsiębiorstwa.

**C.III-06 Zatrudnienie**

Średnia liczba osób pracujących w przedsiębiorstwie żeglugi śródlądowej w danym okresie (wliczając pracujących właścicieli, wspólników na stałe pracujących w przedsiębiorstwie oraz bezpłatnie pracujących członków ich rodzin) oraz osób pracujących poza przedsiębiorstwem, które jednak przynależą do niego i są bezpośrednio przez nie opłacane.

**C.III-07 Obrót**

Całkowita kwota zafakturowana przez przedsiębiorstwo żeglugi śródlądowej w trakcie badanego okresu. Odpowiada ona rynkowej sprzedaży towarów i usług dostarczonych osobom trzecim. Obroty obejmują wszelkie cła i podatki nałożone na zafakturowane przez przedsiębiorstwo towary i usługi, z wyjątkiem podatku VAT z faktur wystawianych przez przedsiębiorstwo jego klientom. Obroty obejmują wszelkie inne opłaty obciążające klienta. Odjąć należy obniżki cen, rabaty, opusty oraz wartość zwróconych opakowań, jednak nie skonto kasowe (za płatność gotówką).

*Obroty obejmują jedynie zwykłą działalność i dlatego nie obejmują sprzedaży środków trwałych. Wylacza się również subsydia na działalność otrzymane od władz publicznych.*

**C.III-08 Wydatki inwestycyjne na infrastrukturę**

Wydatki na budowę nowych i rozbudowę istniejących elementów infrastruktury, w tym na ich przebudowę, odnowienie i remonty kapitalne.

*Wlicza się wydatki na służby.*

**C.III-09 Wydatki inwestycyjne na statki**

Wydatki na zakup statków.

**C.III-10 Wydatki na utrzymanie infrastruktury**

Wydatki na utrzymanie infrastruktury w pełnej sprawności roboczej.

*Wlicza się wydatki na służby.*

**C.III-11 Wydatki na utrzymanie statków**

Wydatki na utrzymanie statków w pełnej sprawności roboczej.



## **C.IV RUCH**

### **C.IV-01 Ruch na śródlądowych drogach wodnych**

Wszelkie przemieszczenie się statku żeglugi śródlądowej w danej sieci żeglugi śródlądowej.

*Gdy jakiś statek przewożony jest na innym pojeździe, uwzględnia się tylko przemieszczanie się pojazdu przewożącego (w trybie czynnym).*

### **C.IV-02 Ruch na śródlądowych drogach wodnych na terytorium kraju**

Wszelkie przemieszczenie się statku żeglugi śródlądowej na terytorium danego państwa, niezależnie od tego, w którym państwie statek ten jest zarejestrowany.

### **C.IV-03 Ruch statków niezaladowanych po śródlądowych drogach wodnych**

Wszelkie przemieszczenie się statku żeglugi śródlądowej, w przypadku którego masa brutto-brutto przewożonych towarów, wliczając masę sprzętu takiego jak kontenery, nadwozia wymienne i palety, wynosi zero, jak również wszelkie przemieszczenie się pasażerskich statków żeglugi śródlądowej bez pasażerów.

*Przemieszczania się statku żeglugi śródlądowej transportującego pusty sprzęt – np. kontenery, nadwozia wymienne i palety – nie uznaje się za przebieg bez ładunku.*

### **C.IV-04 Podróż w żegludze śródlądowej**

Przemieszczenie się statku żeglugi śródlądowej z określonego miejsca wyjazdu do określonego miejsca przeznaczenia.

*Podróż można podzielić na kilka etapów lub odcinków.*

### **C.IV-05 Statkokilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie się statku żeglugi śródlądowej na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta. Wlicza się przemieszczenia statków niezaladowanych. W przypadku konwoju każdą jednostkę wlicza się jako statek.*

### **C.IV-06 Konwój żeglugi śródlądowej**

Jeden lub więcej statków żeglugi śródlądowej nieposiadających napędu, które są holowane lub pchane przez jeden lub więcej statków żeglugi śródlądowej z napędem.

**C.IV-07 Konwojokilometr**

Jednostka miary ruchu określająca przemieszczenie się konwoju na odległość jednego kilometra na śródlądowej drodze wodnej.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta. Wlicza się przemieszczenia niezaladowanych pojedynczych statków i konwojów.*

**C.IV-08 Tonokilometr w ofercie**

Jednostka miary określająca przemieszczenie na odległość jednego kilometra jednej tony dostępnej zdolności przewozowej na towarowym statku żeglugi śródlądowej realizującym usługi, do których został głównie przeznaczony.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta.*

**C.IV-09 Kilometr miejsca siedzącego w ofercie**

Jednostka miary określająca przemieszczenie na odległość jednego kilometra jednego miejsca siedzącego udostępnianego na pasażerskim statku żeglugi śródlądowej realizującym usługi, do których został głównie przeznaczony.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta.*

**C.IV-10 Wpłynięcie statku żeglugi śródlądowej**

Zaladowany lub niezaladowany statek żeglugi śródlądowej, który wpłynął do danego państwa śródlądową drogą wodną.

*Jeżeli statek żeglugi śródlądowej wjeżdża/wpływa do danego państwa innym środkiem transportu, uznaje się, że jedynie aktywny środek transportu wjechał/wpłynął do danego państwa.*

**C.IV-11 Wypłynięcie statku żeglugi śródlądowej**

Zaladowany lub niezaladowany statek żeglugi śródlądowej, który opuścił dane państwo śródlądową drogą wodną.

*Jeżeli statek żeglugi śródlądowej opuszcza dane państwo innym środkiem transportu, uznaje się, że jedynie aktywny środek transportu opuścił dane państwo.*

**C.IV-12 Tranzyt statku żeglugi śródlądowej**

Zaladowany lub pusty statek żeglugi śródlądowej, który przybywa do danego państwa i opuszcza je w różnych miejscach za pomocą jakiegokolwiek środka transportu, pod warunkiem że cała podróż w granicach tego państwa odbywa się śródlądowymi drogami wodnymi i że w państwie tym nie ma miejsca żaden załadunek lub rozładunek.

*Wlicza się statki żeglugi śródlądowej, które na granicy tego państwa są załadowane na inny środek transportu lub wyladowane z innego środka transportu.*

## **C.V POMIAR TRANSPORTU**

### **C.V-01 Transport wodny śródlądowy**

Przemieszczanie towarów lub pasażerów, na statkach żeglugi śródlądowej, w całości lub w części po żeglownych śródlądowych drogach wodnych.

*Zbiorniki i zapasy dostarczane na statki w porcie są wyłączone, gdy statek żeglugi śródlądowej jest przewożony na innym pojeździe, bierze się pod uwagę jedynie przemieszczanie przewożącego pojazdu (aktywnego środka transportu).*

### **C.V-02 Krajowy transport wodny śródlądowy**

Przemieszczanie towarów lub pasażerów na statku żeglugi śródlądowej między dwoma miejscami (miejscem załadunku/zaokrętowania i miejscem rozładunku/wyokrętowania), w obrębie terytorium kraju, bez względu na kraj, w którym statek ten jest zarejestrowany. Może ono obejmować tranzyt przez terytorium innego kraju, ale musi również być zgłoszony przez ten inny kraj jako tranzyt.

### **C.V-03 Przemieszczanie po śródlądowych drogach wodnych**

Przemieszczanie towarów lub pasażerów z i do portów śródlądowych połączonych drogami wodnym, które mogą stać się żeglowne dzięki jednej lub kilku śluzom.

### **C.V-04 Kabotażowy transport wodny śródlądowy**

Krajowy transport wodny śródlądowy realizowany przez statek żeglugi śródlądowej zarejestrowany w innym kraju.

### **C.V-05 Międzynarodowy transport wodny śródlądowy**

Transport wodny śródlądowy między dwoma miejscami (miejscem załadunku/zaokrętowania i miejscem rozładunku/wyokrętowania) znajdującymi się w dwóch różnych krajach. Może on obejmować tranzyt przez co najmniej jeden dodatkowy kraj. Transport taki musi być zgłoszony przez te kraje jako tranzyt.

### **C.V-06 Transport wodny śródlądowy typu cross-trade**

Transport wodny śródlądowy, którym zajmuje się przedsiębiorstwo jednego kraju między miejscem załadunku/zaokrętowania w drugim kraju a miejscem rozładunku/wyokrętowania w trzecim kraju.

*Taki transport może obejmować tranzyt przez co najmniej jeden dodatkowy kraj.*

**C.V-07 Transport rzeczno-morski**

Transport częściowo po śródlądowych drogach wodnych i częściowo drogą morską, bez przeładunku. Może do niego posłużyć statek żeglugi śródlądowej lub statek pełnomorski.

*Statek żeglugi śródlądowej, który wykorzystuje się do takiego transportu, będzie musiał posiadać odpowiednie zezwolenie, które dopuści go do żeglugi morskiej.*

**C.V-08 Tranzyt śródlądowymi drogami wodnymi**

Transport wodny śródlądowy przez kraj między dwoma miejscami (miejscem załadunku/zaokrętowania oraz miejscem rozładunku/wyokrętowania), znajdującymi się w innym kraju lub różnych krajach, pod warunkiem że cała podróż w granicach tego kraju odbywa się śródlądowymi drogami wodnymi i że w kraju tym nie ma miejsca żaden załadunek/zaokrętowanie lub rozładunek/wyokrętowanie.

*Wlicza się statki żeglugi śródlądowej, które na granicy tego kraju są załadowane na inny środek transportu lub wyładowane z innego środka transportu.*

**C.V-09 Miejski transport wodny śródlądowy**

Transport odbywający się po śródlądowych drogach wodnych, znajdujących się w granicach obszaru miejskiego.

*Za transport miejski uznaje się jedynie transport odbywający się głównie lub wyłącznie po śródlądowych drogach wodnych, znajdujących się w granicach obszaru zabudowanego.*

**C.V-10 Pasażer żeglugi śródlądowej**

Osoba, która odbywa podróż na pokładzie statku żeglugi śródlądowej. Pracowników obsługi statków żeglugi śródlądowej nie zalicza się do pasażerów.

**C.V-11 Pasażerokilometr po śródlądowych drogach wodnych**

Jednostka miary określająca przewóz jednego pasażera śródlądową drogą wodną na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta przez pasażera.*

**C.V-12 Zaokrętowany pasażer żeglugi śródlądowej**

Pasażer wchodzący na pokład statku żeglugi śródlądowej, którym ma być przewożony.

*Przemieszczenie z jednego statku żeglugi śródlądowej na inny uznaje się za zaokrętowanie następujące po wyokrętowaniu.*

**C.V-13 Wyokrętowany pasażer żeglugi śródlądowej**

Pasażer schodzący ze statku żeglugi śródlądowej po tym, jak został nim przewieziony.

*Przemieszczenie z jednego statku żeglugi śródlądowej na inny uznaje się za wyokrętowanie następujące przed ponownym zaokrętowaniem.*

**C.V-14 Połączenie w transporcie wodnym śródlądowym**

Połączenie między miejscem zaokrętowania i miejscem wyokrętowania pasażera przewożonego śródlądowymi drogami wodnym, niezależnie od obranej trasy podróży.

*Miejsca określa się z wykorzystaniem międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak NUTS (Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych wykorzystywana przez Eurostat).*

**C.V-15 Miejsce zaokrętowania**

Miejsce zaokrętowania to miejsce, w którym pasażer wchodzi na pokład statku żeglugi śródlądowej, którym ma być przewożony.

*Przemieszczenie z jednego statku żeglugi śródlądowej na inny uznaje się za zaokrętowanie następujące po wyokrętowaniu.*

**C.V-16 Miejsce wyokrętowania**

Miejsce wyokrętowania to miejsce, w którym pasażer zszedł z pokładu statku żeglugi śródlądowej po tym, jak został nim przewieziony.

*Przemieszczenie z jednego statku żeglugi śródlądowej na inny uznaje się za wyokrętowanie następujące przed ponownym zaokrętowaniem.*

**C.V-17 Towary przewożone śródlądowymi drogami wodnymi**

Wszelkie towary przemieszczane towarowymi statkami żeglugi śródlądowej.

*Pozycja ta obejmuje wszystkie opakowania i sprzęt, taki jak kontenery, nadwozia wymienne lub palety.*

**C.V-18 Masa towarów brutto-brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, wszystkich opakowań i masa własna jednostek transportujących (takich jak *kontenery, nadwozia wymienne i palety* na towary i towarowe pojazdy drogowe przewożone na statku).

**C.V-19 Masa towarów brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, włącznie z opakowaniami, ale z wyłączeniem masy własnej jednostek transportujących (takich jak *kontenery, nadwozia wymienne i palety* na towary i towarowe pojazdy drogowe przewożone na statku).

**C.V-20 Masa własna**

Masa jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozi wymiennych i palet na towary oraz towarowych pojazdów drogowych przewożonych na statku) zanim zostanie załadowany jakikolwiek ładunek.

**C.V-21 Tonokilometr po śródlądowych drogach wodnych**

Jednostka miary w przewozach towarów określająca przewiezienie śródlądowymi drogami wodnymi jednej tony towarów na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką się uwzględnia, to odległość przebyta w kraju zgłaszającym.*

**C.V-22 TEU-kilometr po śródlądowych drogach wodnych**

Jednostka miary przewozu towarów w kontenerach równa jednemu TEU przewiezionemu na odległość jednego kilometra.

*Przy zgłaszaniu wielkości przewozu w TEU-km należy brać pod uwagę tylko odległość pokonaną po śródlądowych żeglownych drogach wodnych w kraju zgłaszającym.*

**C.V-23 Rodzaje towarów przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi**

Przewożone towary można klasyfikować ze względu na rodzaj.

*Przykładami systemów klasyfikacji są NST 2007 (Nomenklatura Standardowych Towarów do Celów Statystycznych), która zastąpiła nomenklaturę CSTE (Klasyfikacja Towarów w Europejskiej Statystyce Transportu – EKG ONZ) i nomenklatura NST/R (Nomenklatura Standardowych Towarów do Celów Statystycznych/wersja zmieniona – Eurostat).*

**C.V-24 Towary niebezpieczne**

Przez klasy towarów niebezpiecznych, przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi rozumie się klasy zdefiniowane w piętnastym poprawionym wydaniu zaleceń ONZ dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, ONZ, Genewa 2007.

- Klasa 1: materiały wybuchowe
- Klasa 2: gazy
- Klasa 3: materiały ciekłe zapalne
- Klasa 4: materiały stałe zapalne; materiały samozapalne; materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne
- Klasa 5: materiały utleniające i nadtlenki organiczne
- Klasa 6: materiały trujące i zakaźne
- Klasa 7: materiały promieniotwórcze
- Klasa 8: materiały żrące
- Klasa 9 różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

**C.V-25 Towary załadowane**

Towary umieszczone na statku żeglugi śródlądowej i wysłane śródlądowymi drogami wodnymi.

*Przeładunek z jednego statku żeglugi śródlądowej na inny uznaje się za załadunek następujący po wyładunku. Tą samą zasadę stosuje się do zmian pchaczy–holowników lub holowników.*

**C.V-26 Towary wyładowane**

Towary wyładowane ze statku żeglugi śródlądowej po przetransportowaniu ich śródlądowymi drogami wodnymi.

*Przeładunek z jednego statku żeglugi śródlądowej na inny uznaje się za wyładunek następujący przed ponownym załadunkiem. Tą samą zasadę stosuje się do zmian pchaczy–holowników lub holowników.*

**C.V-27 Połączenie w towarowym transporcie wodnym śródlądowym**

Połączenie między miejscem załadunku i miejscem rozładunku towarów przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi, niezależnie od obranej trasy podróży.

*Miejsca określa się z wykorzystaniem międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak NUTS (Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych - Eurostat).*

**C.V-28 Miejsce załadunku**

Miejsce załadunku to miejsce, w którym towary zostały załadowane na towarowy statek żeglugi śródlądowej lub w którym zmieniono pchacze–holowniki lub holowniki.

**C.V-29 Miejsce rozładunku**

Miejsce rozładunku to miejsce, w którym towary zostały wyładowane z towarowego statku żeglugi śródlądowej lub w którym zmieniono pchacze–holowniki lub holowniki.

**C.V-30 Kraj/region załadunku/zaokrętowania**

Kraj lub region, w którym znajdują się porty, w których przewożone towary zostają załadowane lub pasażerowie wchodzą na pokład statku.

**C.V-31 Kraj/region rozładunku/wyokrętowania**

Kraj lub region, gdzie znajdują się porty, w których przewożone towary zostają rozładowane lub pasażerowie schodzą z pokładu statku.

**C.VI ZUŻYCIE ENERGII****C.VI-01 Zużycie energii w transporcie wodnym śródlądowym**

Energia końcowa zużyta przez statki żeglugi śródlądowej.

*Wlicza się energię końcową zużyta przez niezaladowane statki żeglugi śródlądowej.*

**C.VI-02 Tona ekwiwalentu ropy (TOE)**

Jednostka miary zużycia energii: 1 TOE = 0,041868 TJ.

*Współczynniki przeliczeniowe przyjęte przez Międzynarodową Agencję Energetyki (IEA) na rok 1991 są następujące:*

- benzyna silnikowa	1,070
- olej napędowy/gazowy	1,035
- ciężki olej opałowy	0,960
- gaz płynny (LPG)	1,130
- gaz ziemny	0,917

*Współczynnik przeliczeniowy stosowany przez IEA dla energii elektrycznej to:  
1 TWh = 0,086 Mtoe.*

**C.VI-03 Dżul**

Jednostka miary zużycia energii:  
1 teradżul =  $10^{12}$  J =  $2,78 \times 10^5$  kWh  
1 teradżul = 23,88459 TOE.

**C.VI-04 Benzyna silnikowa**

Lekki olej węglowodorowy stosowany w silnikach spalinowych wewnętrznego spalania, z wyłączeniem silników samolotowych.

*Benzyna silnikowa jest destylowana w temperaturze między 35°C a 215°C i wykorzystywana jest jako paliwo do silników o zapłonie iskrowym w urządzeniach lądowych. Benzyna silnikowa może zawierać dodatki, natleniacze oraz środki zwiększające liczbę oktanową, w tym związki ołowiu takie jak TEL (tetraetylołów) i TML (tetrametylołów)..  
Wartość opałowa: 44,8 TJ/1 000 t.*



**C.VI-05      Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy)**

Olej otrzymywany z najniższej frakcji w wyniku atmosferycznej destylacji ropy naftowej.

*Do olejów napędowych/gazowych zalicza się ciężkie oleje gazowe otrzymywane w wyniku próżniowej redestylacji pozostałości po destylacji atmosferycznej. Olej napędowy/gazowy jest destylowany w temperaturze między 200 °C a 380 °C, przy czym niespełna 65 % masy, wliczając straty, ulega destylacji przy temperaturze 250 °C, a 80 % lub więcej przy 350 °C. Temperatura zapłonu tych olejów zawsze wynosi ponad 50 °C, a ich gęstość przekracza 0,81. Oleje ciężkie uzyskiwane w wyniku mieszania grupuje się razem z olejami gazowymi, pod warunkiem że charakteryzujący je współczynnik lepkości kinematycznej nie przekracza 25 cST przy temperaturze 40 °C.*

*Wartość opałowa: 43,3 TJ/1 000 t.*

## **C.VII WYPADKI NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH**

### **C.VII-01 Wypadek**

Niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie lub szczególny łańcuch takich zdarzeń o szkodliwych skutkach.

### **C.VII-02 Wypadek na śródlądowych drogach wodnych**

Wypadek na śródlądowych drogach wodnych to szczególne, określone, nieoczekiwane, niezwykle i niezamierzone zewnętrzne zdarzenie spowodowane działaniem statku żeglugi śródlądowej lub związane z tym działaniem, którego konsekwencją są ofiary lub zdarzenie mające miejsce na śródlądowych drogach wodnych, w konkretnym czasie i miejscu, bez widocznego powodu, za to z wyraźnymi skutkami.

*Samobójstwa są wyłączone z definicji, ponieważ stanowią one czyn umyślny. Z tego powodu nie są uwzględniane w statystykach wypadków kolejowych UIC ani międzynarodowych statystykach wypadków drogowych.*

*Ze względu na ich znaczenie statystyki dotyczące samobójstw powinny być gromadzone odrębnie. Wyłącza się czyny przestępcze i ataki terrorystyczne.*

### **C.VII-03 Wypadek z ofiarami**

Wypadek z udziałem co najmniej jednego statku żeglugi śródlądowej w ruchu na śródlądowych drogach wodnych, wskutek którego co najmniej jedna osoba zostaje ranna lub zabita.

*Samobójstwo lub usiłowanie popełnienia samobójstwa nie jest wypadkiem, ale zdarzeniem spowodowanym umyślnym czynem mającym na celu odniesienie obrażeń ze skutkiem śmiertelnym. Jeśli jednak w wyniku samobójstwa lub usiłowania popełnienia samobójstwa ucierpi inna osoba na statku żeglugi śródlądowej, wówczas takie zdarzenie jest uważane za wypadek z ofiarami.*

*Do wypadków z ofiarami nie wlicza się wypadków zakończonych jedynie stratami materialnymi.*

### **C.VII-04 Wypadek śmiertelny**

Wypadek z rannym, w którym jest ofiara śmiertelna.

### **C.VII-05 Wypadek bez ofiar śmiertelnych**

Wypadek z ofiarami inny niż wypadek śmiertelny.

**C.VII-06 Osoba zabita**

Osoba zabita na miejscu lub zmarła w ciągu 30 dni w wyniku wypadku z ofiarami, z wyjątkiem samobójstw.

*Wyłącza się osobę zabita, jeśli właściwy organ stwierdzi, że przyczyną śmierci było samobójstwo, tj. umyślny czyn mający na celu odniesienie obrażeń powodujących zgon. W przypadku krajów, w których nie stosuje się progu 30 dni, oszacowano współczynniki konwersji, umożliwiające dokonywanie porównań w oparciu o definicję uwzględniającą zmarłych w ciągu 30 dni po wypadku.*

**C.VII-07 Ranny:**

Osoba, która w wyniku wypadku z rannym nie została zabita na miejscu ani nie zmarła w ciągu 30 dni, ale odniosła obrażenia, które zwykle wymagają leczenia, z wyłączeniem usiłowania popełnienia samobójstwa.

*Osoby, które odniosły mniejsze obrażenia, takie jak niewielkie skaleczenia czy stłuczenia, nie są zazwyczaj odnotowywane jako ranni.*

*Wyłącza się osobę ranną, jeśli właściwy organ stwierdzi, że przyczyną obrażeń było usiłowanie popełnienia samobójstwa przez tę osobę, tj. umyślny czyn mający na celu odniesienie obrażeń powodujący obrażenia, ale nie powodujący zgonu.*

**C.VII-08 Poważne obrażenia**

Obrażenia, które odniosła osoba biorąca udział w wypadku z ofiarami, powodujące jej niesprawność przez ponad 72 godziny w ciągu siedmiu dni od dnia odniesienia obrażeń.

**C.VII-09 Ciężko ranny:**

Osoba ranna, którą hospitalizowano na ponad 24 godziny.

**C.VII-10 Lekko ranny:**

Osoba ranna, z wyłączeniem ciężko rannych.

*Osoby, które odniosły mniejsze obrażenia, takie jak niewielkie skaleczenia lub stłuczenia, nie są zazwyczaj odnotowywane jako ranni.*

**C.VII-11 Wypadek na śródlądowych wodach morskich**

Zdarzenie, w wyniku którego ma miejsce jeden z następujących przypadków:

1. zgon lub poważne obrażenia osoby spowodowane działaniem statku żeglugi śródlądowej lub związane z tym działaniem; lub
2. zaginięcie osoby spowodowane działaniem statku żeglugi śródlądowej lub związane z tym działaniem; lub
3. zaginięcie, podejrzenie zaginięcia lub porzucenie statku żeglugi śródlądowej; lub
4. szkody materialne dla statku żeglugi śródlądowej; lub
5. wpłynięcie na mieliznę, unieruchomienie statku żeglugi śródlądowej lub udział statku żeglugi śródlądowej w kolizji; lub

6. szkody materialne spowodowane działaniem statku żeglugi śródlądowej lub związane z tym działaniem; lub
7. szkody dla środowiska w wyniku uszkodzenia statku lub statków żeglugi śródlądowej, spowodowane działaniem statku lub statków żeglugi śródlądowej lub związane z tym działaniem.

**C.VII-12 Bardzo poważny wypadek**

Wypadek dotyczący statku żeglugi śródziemnomorskiej, który wiąże się z całkowitym zaginięciem statku żeglugi śródziemnomorskiej, utratą życia lub poważnym zanieczyszczeniem środowiska.

**C.VII-13 Poważny wypadek**

Wypadek, który nie kwalifikuje się jako bardzo poważny wypadek i który wiąże się z:

- pożarem, wybuchem, wpłynięciem na mieliznę, uderzeniem, uszkodzeniami w wyniku złej pogody, uszkodzeniami przez lód, pęknięciem kadłuba lub podejrzaną wadą kadłuba itp., które prowadzą do:
- strukturalnym uszkodzeniem, czyniącym statek żeglugi śródlądowej nienadającym się do żeglugi, takim jak zanurzenie kadłuba w wodzie, unieruchomienie głównych silników, znaczne zniszczenie przestrzeni mieszkalnych itp.;
- zanieczyszczeniem środowiska (bez względu na zakres); lub
- awarią wymagającą holowania lub udzielenia pomocy z brzegu.

**C.VII-14 Zdarzenie na śródlądowych drogach wodnych**

Przypadek lub wydarzenie spowodowane działaniem statku żeglugi śródlądowej lub związane z tym działaniem, w wyniku którego statek żeglugi śródziemnomorskiej lub osoby są narażone na niebezpieczeństwo lub może powstać poważna szkoda dla statku żeglugi śródziemnomorskiej, jego struktury lub środowiska.

**C.VII-15 Przyczyny wypadku na śródlądowych drogach wodnych**

Działania, zaniedbania, zdarzenia, istniejące obecnie lub wcześniej lub ich połączenie, które prowadzą do zdarzenia lub wypadku w transporcie wodnym śródlądowym.

**C.VII-16 Światło dzienne**

Zgodnie z komunikatami policji lub innych władz.

**C.VII-17 Ciemność**

Zgodnie z komunikatami policji lub innych władz.

**C.VII-18 Mrok (lub sytuacja nieznana)**

Zgodnie z komunikatami policji lub innych władz.

*Kategoria obejmująca pozostałe przypadki, gdy widoczność przy świetle dziennym jest bardzo słaba lub gdy brak jest informacji na temat widoczności.*

## **D. TRANSPORT RUROCIĂGAMI**

## **D.I INFRASTRUKTURA**

### **D.I-01 Rurociągi naftowe i gazociągi**

Zamknięty przewód z pompami, zaworami i urządzeniami kontrolnymi do przesyłania płynów, gazów lub drobno zmielonych ciał stałych poprzez pompowanie lub kompresję.

*Uwzględnić należy tylko jednostki, które faktycznie prowadzą działalność w okresie sprawozdawczym. Wyłącza się jednostki, które zawiesiły działalność oraz jednostki, które jeszcze nie rozpoczęły działalności.*

### **D.I-02 Infrastruktura rurociągu**

Nowe i istniejące rury, tereny oraz wszelkie wyposażenie, urządzenia i budynki wykorzystywane do transportu gazu, niebezpiecznych płynów lub dwutlenku węgla lub w obróbce gazu podczas transportu.

### **D.I-03 Sieć rurociągów naftowych**

Wszystkie rurociągi na danym obszarze.

*Rurociągi na terytorium danego kraju obejmują rurociągi na należącym do niego dnie morskim.*

### **D.I-04 Rurociąg naftowy**

Wszystkie części urządzeń rurociągu, przez które przemieszczają się produkty naftowe, w tym przewód rurowy, zawory i inne urządzenia przyłączone do rury przewodowej, urządzenia pompujące, zespoły składane powiązane z urządzeniami pompującymi, stacjami dozującymi i tłoczącymi oraz zespołami składanymi znajdującymi się w nich, a także ze zbiornikami rozdzielczymi.

### **D.I-05 Gazociąg**

Wszystkie części przewodu rurowego wraz z całością takiego wyposażenia jak zawory, przetłocznie, systemy łączności i liczniki do transportu gazu ziemnego lub skroplonego z jednego punktu do drugiego, zazwyczaj z punktu na terenie wytwarzania lub poza nim lub z zakładu przetwórczego do innego rurociągu lub punktów wykorzystania.

### **D.I-06 Typy rurociągów naftowych i gazociągów**

Ogólnie rurociągi podzielić można na trzy główne kategorie, w zależności od ich zasadniczego przeznaczenia. Są to następujące kategorie:

#### **1. Rurociągi zbiorcze**

Zespół mniejszych wzajemnie powiązanych ze sobą rurociągów tworzących złożone sieci, których głównym celem jest transportowanie ropy naftowej i gazu ziemnego z kilku położonych blisko siebie szybów do zakładu obróbki lub zakładu przetwórczego.

*Rurociągi w tym zespole są zazwyczaj krótkie – po kilkaset metrów – i mają małe średnice. Za systemy zbiorcze uważa się również rurociągi podmorskie przeznaczone do gromadzenia produktów z głębokowodnych platform produkcyjnych.*

## **2. Rurociągi transportowe (główne rurociągi)**

Najczęściej długie rurociągi o dużych średnicach, służące do transportu produktów (ropy naftowej, gazu, produktów procesu rafinacji) pomiędzy miastami, państwami, a nawet kontynentami. Te sieci transportowe obejmują po kilka przetłoczni w przypadku gazociągów i stacji pomp w przypadku rurociągów ropy naftowej i rurociągów wieloproduktowych.

*Wlicza się rozgałęzienia, o ile spełniają wymogi dotyczące rurociągów transportowych, a także rurociągi pomiędzy lądem a platformami wiertniczymi na morzu. Wyłącza się rurociągi, których długość całkowita jest mniejsza niż 50 km lub których wewnętrzna średnica jest mniejsza niż 15 cm, rurociągi wykorzystywane jedynie do celów wojskowych lub znajdujące się w całości w granicach terenu działań przemysłowych, jak również rurociągi, które są w całości na morzu (tj. znajdują się tylko na otwartym morzu). Wlicza się międzynarodowe rurociągi, których długość całkowita wynosi co najmniej 50 km, nawet jeżeli odcinek znajdujący się w kraju zgłaszającym ma mniej niż 50 km długości. Rurociągi składające się z dwóch (lub więcej) równoległych rurociągów należy liczyć podwójnie (lub wielokrotnie).*

## **3. Rurociągi dystrybucyjne**

Składają się z kilku wzajemnie ze sobą połączonych rurociągów o małych średnicach, wykorzystywanych do transportowania produktów do konsumenta końcowego.

*Do grupy tej zalicza się głównie rurociągi dostawcze doprowadzające gaz do domów i przedsiębiorstw oraz rurociągi w terminalach transportujące produkty końcowe do cystern i urządzeń zbiorczych.*



**D.II        SPRZĘT TRANSPORTOWY (PATRZ D.I)**

**D.III PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE****D.III-01 Przedsiębiorstwo**

Jednostka instytucjonalna lub najmniejsza kombinacja jednostek instytucjonalnych, która zawiera i bezpośrednio lub pośrednio kontroluje wszystkie funkcje niezbędne do prowadzenia swojej działalności produkcyjnej.

*Do wymagań, jakie musi spełniać przedsiębiorstwo należy jednolita własność lub kontrola. Może ono natomiast prowadzić różnorodną działalność w różnych miejscach.*

**D.III-02 Przedsiębiorstwo eksploatacji rurociągów**

Przedsiębiorstwo utworzone w celu prowadzenia w co najmniej jednym miejscu działalności w zakresie świadczenia usług transportu rurociągami naftowymi lub gazociągami i którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością jest transport rurociągami naftowymi lub gazociągami.

- *W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*
- *ISIC/Rev.4<sup>5</sup>: 4930 - Transport rurociągowy*
- *NACE/Rev.2<sup>6</sup>: 49.50 - Transport rurociągowy.*

**D.III-03 Publiczne przedsiębiorstwo eksploatacji rurociągów**

Przedsiębiorstwo eksploatacji rurociągów, którego głównym właścicielem (posiadającym więcej niż 50 % kapitału przedsiębiorstwa) jest państwo lub władze publiczne i należące do nich przedsiębiorstwa.

**D.III-04 Zatrudnienie**

Średnia liczba osób pracujących w przedsiębiorstwie eksploatacji rurociągów w danym okresie oraz osób pracujących poza przedsiębiorstwem, które jednak przynależą do niego i są bezpośrednio przez nie opłacane.

**D.III-05 Obrót**

Całkowita kwota zafakturowana przez przedsiębiorstwo eksploatacji rurociągów w trakcie badanego okresu. Odpowiada ona rynkowej sprzedaży towarów i usług dostarczonych osobom trzecim. Obroty obejmują wszelkie cła i podatki nałożone na zafakturowane przez przedsiębiorstwo towary i usługi, z wyjątkiem podatku VAT z faktur wystawianych przez przedsiębiorstwo jego klientom. Obroty obejmują również wszelkie inne opłaty obciążające klienta. Odjąć należy obniżki cen, rabaty, opusty oraz wartość zwróconych opakowań, jednak nie skonto kasowe (za płatność gotówką).

*Obroty nie obejmują sprzedaży środków trwałych. Wyłącza się również subsydia na działalność otrzymane od władz publicznych.*

<sup>5</sup> ISIC Rev.4 – Międzynarodowa Standardowa Klasyfikacja Rodzajów Działalności, Departament Statystyki Organizacji Narodów Zjednoczonych, 200X

<sup>6</sup> NACE/Rev.2 – Statystyczna klasyfikacja działalności gospodarczej we Wspólnotach Europejskich, Dziennik Urzędowy L 393/1 z 30 grudnia 2006 r.

**D.III-06      Wydatki inwestycyjne na infrastrukturę**

Wydatki na budowę nowych i rozbudowę istniejących elementów infrastruktury, w tym na ich przebudowę, odnowienie i remonty kapitalne.

*Wlicza się wydatki na urządzenia do pompowania i sprężania.*

**D.III-07      Wydatki na utrzymanie infrastruktury**

Wydatki na utrzymanie infrastruktury w pełnej sprawności roboczej.

*Wlicza się wydatki na urządzenia do pompowania i sprężania.*

**D.IV RUCH (PATRZ D.V)**

## **D.V POMIAR TRANSPORTU**

### **D.V-01 Transport rurociągami**

Wszelki przesył ropy naftowej lub rafinowanych ciekłych produktów naftowych lub gazów w danej sieci rurociągów naftowych.

### **D.V-02 Krajowy transport rurociągami naftowymi**

Transport rurociągami naftowymi między dwoma miejscami (miejscem wpompowania oraz miejscem wypompowania) znajdującymi się w tym samym kraju lub na części dna morskiego przydzielonego temu krajowi. Może on obejmować tranzyt przez inny kraj.

### **D.V-03 Krajowy transport gazociągami**

Transport gazociągami między dwoma miejscami (urządzeniem do pierwotnego sprężania oraz urządzeniem do dekompresji) znajdującymi się w tym samym kraju lub na części dna morskiego przydzielonego temu krajowi. Może on obejmować tranzyt przez inny kraj.

### **D.V-04 Międzynarodowy transport rurociągami naftowymi**

Transport rurociągami naftowymi między dwoma miejscami (miejscem wpompowania oraz miejscem wypompowania) znajdującymi się w dwóch różnych krajach lub na częściach dna morskiego przydzielonych tym krajom. Może on obejmować tranzyt przez co najmniej jeden dodatkowy kraj.

### **D.V-05 Międzynarodowy transport gazociągami**

Transport gazociągami między dwoma miejscami (urządzeniem do pierwotnego sprężania oraz urządzeniem do dekompresji) znajdującymi się w dwóch różnych krajach lub na częściach dna morskiego przydzielonych tym krajom. Może on obejmować tranzyt przez co najmniej jeden dodatkowy kraj.

### **D.V-06 Przepustowość rurociągu**

Maksymalny tonaż produktów, które można przetransportować rurociągiem w danym okresie.

*W przypadku rurociągów wieloproduktowych do przeliczenia przepustowości – obliczanej zazwyczaj w baryłkach lub metrach sześciennych na dany okres – na tony, wykorzystuje się albo średnią gęstość produktów albo gęstość głównego produktu, który jest transportowany rurociągiem.*

**D.V-07 Towary transportowane rurociągami**

Każdy gaz, ziemny lub sztuczny, w stanie płynnym lub gazowym<sup>7</sup>, surowce<sup>8</sup> lub rafinowane ciekłe produkty<sup>9</sup> naftowe transportowane gazociągami.

**D.V-08 Ropa naftowa**

Mieszanina węglowodorów istniejąca w postaci płynnej w naturalnych zbiornikach podziemnych i pozostająca w postaci płynnej pod ciśnieniem atmosferycznym po przejściu przez powierzchniowe urządzenia rozdzielcze.

**D.V-09 Rafinowane produkty naftowe**

Rafinowane produkty naftowe obejmują między innymi benzynę, naftę, destylaty (w tym olej opałowy nr 2), gaz płynny, asfalt, oleje smarowe, oleje napędowe i mazut.

**D.V-10 Gaz ziemny skroplony (LNG)**

Gaz ziemny składa się głównie z metanu występującego w stanie naturalnym w złożach podziemnych, związanego z ropą naftową lub gazem odzyskiwanym z kopalń węgla (gaz kopalniany). Dla ułatwienia transportu gaz ziemny można skroplić zmniejszając jego temperaturę do -160 °C pod ciśnieniem atmosferycznym. Staje się on wówczas gazem ziemnym skroplonym (LNG).

*Gęstość LNG mieści się w granicach od 0,44 do 0,47 ton na metr sześcienny, w zależności od składu.*

**D.V-11 Gaz płynny (LPG)**

Składa się z propanu i butanu i zazwyczaj otrzymywany jest z gazu ziemnego.

*W miejscach, w których gaz ziemny nie występuje, a zużycie benzyny jest niskie, ciężka benzyna przekształcana jest w LPG w drodze reformowania katalitycznego.*

**D.V-12 Tonokilometr rurociągami**

Jednostka miary określająca transport rurociągami jednej tony towarów na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta.*

---

<sup>7</sup> SITC/Rev. 4, Dział 34. Międzynarodowa Standardowa Klasyfikacja Handlu, Dokumenty statystyczne, Seria M, Nr 34/Wyd. 4, Organizacja Narodów Zjednoczonych, 2006.

<sup>8</sup> SITC/Rev. 4, Klasa 333. Międzynarodowa Standardowa Klasyfikacja Handlu, Dokumenty statystyczne, Seria M, Nr 34/Wyd. 4, Organizacja Narodów Zjednoczonych, 2006.

<sup>9</sup> SITC/Rev. 4, Klasa 334. Międzynarodowa Standardowa Klasyfikacja Handlu, Dokumenty statystyczne, Seria M, Nr 34/Wyd. 4, Organizacja Narodów Zjednoczonych, 2006.

**D.V-13 Towary wywiezione z państwa rurociągiem (inne niż towary w tranzycie rurociągami)**

Towary, które po wprowadzeniu ich poprzez pompowanie lub sprężanie do rurociągu w danym kraju lub w części dna morskiego przydzielonej temu krajowi, zostały przetransportowane z tego kraju rurociągiem i wydane w innym kraju.

**D.V-14 Towary wwiezione do państwa rurociągiem (inne niż towary w tranzycie rurociągami)**

Towary, które, po wprowadzeniu ich poprzez pompowanie lub sprężanie do rurociągu naftowego w innym kraju lub w części dna morskiego przydzielonej innemu krajowi, zostały przetransportowane rurociągiem do danego kraju i wydane w tym kraju.

**D.V-15 Tranzyt rurociągami**

Towary, które wprowadzono do danego kraju rurociągiem i które następnie opuściły ten kraj rurociągiem w miejscu innym niż miejsce wprowadzenia po przetransportowaniu ich przez ten kraj wyłącznie rurociągiem.

*Wlicza się towary, które wprowadzono do danego kraju lub które opuściły dany kraj statkiem przed wprowadzeniem ich do rurociągu poprzez wpompowanie lub sprężenie lub po wydaniu ich z rurociągu na granicy.*

**D.V-16 Połączenie w towarowym transporcie rurociągiem**

Połączenie między miejscem wprowadzenia poprzez wpompowanie lub sprężenie a miejscem wydania towarów transportowanych rurociągiem, niezależnie od obranej trasy.

*Miejsca określa się z wykorzystaniem międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak NUTS (Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych wykorzystywana przez Eurostat).*

**D.V-17 Lokalizacja stacji wstępnego wpompowywania lub sprężania**

Uwzględniane jest miejsce, w którym towary zostały po raz pierwszy wprowadzone do rurociągu przez wpompowanie lub sprężanie.

**D.V-18 Miejsce wypompowywania lub wydania gazu**

Uwzględniane jest miejsce, w którym towary zostały wypompowane lub wydane z rurociągu.

**D.VI ZUŻYCIE ENERGII****D.VI-01 Energia zużyta do transportu rurociągiem**

Energia końcowa zużyta do transportu produktów rurociągiem.

**D.VI-02 Tona ekwiwalentu ropy (TOE)**

Jednostka miary zużycia energii: 1 TOE = 0,041868 TJ.

*Współczynniki przeliczania jednej tony metrycznej produktu na TOE przyjęte przez Międzynarodową Agencję Energetyki (IEA):*

- benzyna silnikowa	1,070
- olej napędowy/gazowy	1,035
- ciężki olej opałowy	0,960
- gaz płynny (LPG)	1,130
- gaz ziemny	0,917

*Współczynnik przeliczeniowy stosowany przez IEA dla energii elektrycznej to:  
1 TWh = 0,086 Mtoe.*

**D.VI-03 Dżul**

Jednostka miary zużycia energii:

1 teradżul =  $10^{12}$  J =  $2,78 \times 10^5$  kWh  
1 teradżul = 23,88459 TOE.

**D.VI-04 Benzyna silnikowa**

Lekki olej węglowodorowy stosowany w silnikach spalinowych wewnętrznego spalania, z wyłączeniem silników samolotowych.

*Benzyna silnikowa jest destylowana w temperaturze między 35°C a 215°C i wykorzystywana jest jako paliwo do silników o zapłonie iskrowym w urządzeniach lądowych. Benzyna silnikowa może zawierać dodatki, natleniacze oraz środki zwiększające liczbę oktanową, w tym związki ołowiu takie jak TEL (tetraetylołów) i TML (tetrametylołów).*

Wartość opałowa: 44,8 TJ/1 000 t.

**D.VI-05 Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy)**

Olej otrzymywany z najniższej frakcji w wyniku atmosferycznej destylacji ropy naftowej.

*Do olejów napędowych/gazowych zalicza się ciężkie oleje gazowe otrzymywane w wyniku próżniowej redestylacji pozostałości po destylacji atmosferycznej. Do olejów napędowych/gazowych zalicza się ciężkie oleje gazowe otrzymywane w wyniku próżniowej redestylacji pozostałości po destylacji atmosferycznej. Oleje ciężkie uzyskiwane w wyniku mieszania grupuje się razem z olejami gazowymi, pod warunkiem że charakteryzujący je współczynnik lepkości kinematycznej nie przekracza 25 cST przy temperaturze 40 °C.*

Wartość opałowa: 43,3 TJ/1 000 t.



**D.VI-06 Gazy płynne (LPG)**

Lekkie węglowodory parafinowe otrzymywane wyłącznie w wyniku destylacji ropy naftowej.

*LPG zawierają propan i butan lub mieszaninę obu tych węglowodorów. Można je skraplać w warunkach niskiego ciśnienia (5-10 atmosfer). W stanie ciekłym i przy temperaturze 38 °C, względna prężność pary wynosi dla nich nie więcej niż 24,5 bar. Ich ciężar właściwy wynosi od 0,50 do 0,58.*

**D.VI-07 Gaz ziemny skroplony (LNG)**

Gaz ziemny składa się głównie z metanu występującego w stanie naturalnym w złożach podziemnych, związanego z ropą naftową lub gazem odzyskiwanym z kopalń węgla (gaz kopalniany). Dla ułatwienia transportu gaz ziemny można skroplić zmniejszając jego temperaturę do -160 °C pod ciśnieniem atmosferycznym. Staje się on wówczas gazem ziemnym skroplonym (LNG).

*Gęstość LNG wynosi pomiędzy 0,44 a 0,47 ton na metr sześcienny, w zależności od składu.*

**D.VI-08 Płynny gaz ziemny (NGL):**

NGL to płynne lub skroplone węglowodory odzyskane z gazu ziemnego w instalacjach oddzielania lub zakładach przetwórstwa gazu. Do NGL należą etan, propan, butan (normalny i izobutan), pentan (oraz izopentan) oraz pentany plus (czasem określane jako naturalna gazolina).

**D.VI-09 Energia elektryczna**

Energia generowana przez elektrownie wodne, geotermiczne, nuklearne i konwencjonalne elektrownie ciepłone, z wyłączeniem energii generowanej przez stacje pomp, mierzona według wartości opałowej energii elektrycznej (3,6 TJ/GWh).

**E. TRANSPORT MORSKI**

## **E.I INFRASTRUKTURA**

### **E.I-07 Morski obszar przybrzeżny**

Morski obszar przybrzeżny określa się zazwyczaj jako przylegający odcinek linii brzegowej wraz z przybrzeżnymi wyspami. Obszar ten określa się w ujęciu co najmniej jednej grupy portów położonych wzdłuż linii brzegowej lub w ujęciu szerokości i długości geograficznej co najmniej jednej granicy takiego obszaru przybrzeżnego.

*Wliczyć można brzegi rzek. W przypadku niektórych krajów dwie różne linie brzegowe mogą być liczone jako jeden morski obszar przybrzeżny, czego przykładem są linie brzegowe Meksyku wyznaczone przez Oceany Atlantycki i Spokojny.*

### **E.I-08 Port**

Miejsce z odpowiednimi obiektami, gdzie statki handlowe mogą cumować, ładować i wyładowywać ładunki lub wyokrętować bądź zaokrętować pasażerów, zazwyczaj bezpośrednio na pirs.

### **E.I-09 Port statystyczny**

Port statystyczny składa się z jednego lub więcej portów, które są z reguły kontrolowane przez jeden zarząd portu będący w stanie rejestrować przemieszczenia statków i ładunków.

### **E.I-10 Port bazowy**

Port, w którym obsługiwane są: rozkładowa żegluga morska dalekiego zasięgu oraz rozkładowa żegluga morska bliskiego zasięgu.

### **E.I-11 UN/LOCODE**

Pięciznakowy kod, w którym pierwsze dwa znaki są kodami państwa wg ISO 3166, natomiast pozostałe trzy pochodzą z zalecenia 16 EKG ONZ z Genewy oraz wyznaczonych przez Eurostat kodów portów, które nie zostały do tej pory uwzględnione w systemie ONZ.

### **E.I-12 Dostępność portu od strony morza**

Dostępność portu określa się według następujących cech:

- a) maksymalna długość statku, jaki może się zmieścić w porcie – w metrach;
- b) maksymalne zanurzenie statku, jaki może się zmieścić w porcie – w metrach;
- c) szerokość i głębokość, ponad wodę niską, podejścia do portu – w metrach;
- d) szerokość i głębokość, ponad wodę niską, kanału wejściowego – w metrach;
- e) okres pływu w godzinach, w którym możliwe jest wejście i wyjście z portu statków o maksymalnym zanurzeniu;
- f) ograniczenia wysokości ponad wodę wysoką – w metrach (odnoszące się do mostów);
- g) Skok pływu – w metrach.

**E.I-13 Parametry lądowe portu**

- a) całkowita powierzchnia portu – m<sup>2</sup>;
- b) powierzchnia magazynowa na ropę naftową i produkty naftowe – m<sup>2</sup>;
- c) pozostała powierzchnia magazynowania i składowania ładunków masowych – m<sup>2</sup>;
- d) powierzchnia składowania kontenerów – w m<sup>2</sup> i TEU;
- e) pozostała powierzchnia – m<sup>2</sup>;
- f) drogi – m;
- g) tory kolejowe – m;
- h) terminale pasażerskie – ilość terminali i liczba statków przyjętych w przeliczeniu na terminal.

*Powierzchnia magazynowania i składowania ładunków masowych obejmuje obiekty na suche ładunki masowe, drewno, papier, ładunki półmasowe itp. Do torów kolejowych zalicza się bocznicę.*

**E.I-14 Powierzchnia magazynowa portu**

Powierzchnia portowa, mierzona w m<sup>2</sup>, przeznaczona do magazynowania, w podziale według rodzaju obiektu. W przypadku powierzchni zadaszonych - wysokość mierzona w metrach.

- a) otwarta, nieogrodzona w sposób zabezpieczający;
- b) otwarta, ogrodzona w sposób zabezpieczający;
- c) zadaszona, ale nieogrodzona;
- d) zadaszona, ogrodzona.

*Powierzchnia ogrodzona w sposób zabezpieczający ma płoty, ściany lub systemy monitoringu.*

**E.I-15 Długość nabrzeży portowych według ich przeznaczenia**

- a) całkowita długość nabrzeża w metrach;
- b) długość nabrzeża w metrach według przeznaczenia;
  - nabrzeża ogólnego przeznaczenia,
  - nabrzeża specjalnego przeznaczenia,
    - 1 nabrzeże ro-ro (na ładunki toczne),
    - 2 nabrzeże kontenerowe,
    - 3 nabrzeże na pozostałe ładunki drobnicowe,
    - 4 nabrzeże na suche ładunki masowe,
    - 5 nabrzeże na płynne ładunki masowe,
    - 6 nabrzeże pasażerskie,
    - 7 nabrzeże rybackie,
  - pozostałe rodzaje.

**E.I-16 Długość nabrzeży portowych według głębokości wody**

Długość nabrzeży w metrach, w podziale według głębokości wody, w odniesieniu do statków zacumowanych wzdłuż nabrzeża, przy wodzie niskiej.

*Możliwe przedziały głębokości, w jakie mogą być pogrupowane gromadzone dane, są następujące:*

- a) do 4 metrów;
- b) ponad 4 i do 6 metrów;
- c) ponad 6 i do 8 metrów;
- d) ponad 8 i do 10 metrów;
- e) ponad 10 i do 12 metrów;

- f) *ponad 12 i do 14 metrów;*
- g) *ponad 14 metrów.*

**E.I-17 Nabrzeże ro-ro**

Miejsce, gdzie statki typu ro-ro mogą cumować, gdzie można przeprowadzać załadunek i wyładunek pojazdów mechanicznych i innych ruchomych jednostek typu ro-ro po rampach prowadzących ze statku na brzeg i z brzegu na statek.

**E.I-18 Dźwigi portowe według udźwigu**

Liczba dźwigów dostępnych w porcie w podziale według udźwigu.

*Możliwe klasy udźwigu są następujące:*

- a) *do 10 ton, włącznie;*
- b) *ponad 10 ton i do 20 ton;*
- c) *ponad 20 ton i do 40 ton;*
- d) *ponad 40 ton.*

**E.I-19 Dźwigi portowe według rodzaju**

Liczba dźwigów dostępnych w porcie w podziale według rodzajów:

- a) kontenerowe dźwigi jezdne;
- b) pozostałe dźwigi kontenerowe;
- c) pozostałe dźwigi.

**E.I-20 Obiekty portowe służące do remontów**

Obiekty portowe służące do remontów statków w podziale według ich liczby oraz maksymalnych wymiarów statków, jakie mogą obsługiwać:

- a) doki suche;
- b) doki pływające;
- c) pochylnie okrętowe;
- d) nabrzeża specjalnie przeznaczone na remonty statków.

**E.I-21 Urządzenia i usługi związane z nawigacją w porcie**

Dostępność urządzeń pomocniczych oraz usług a) w porcie oraz b) w kanałach podejścia

- a) usługi pilotażowe;
- b) światła i latarnie;
- c) radary i radiolatarnie;
- d) system kontroli ruchu statków (ang. Vessel Traffic System - VTS) w ramach usług nawigacji portowej i przybrzeżnej wokół portu;
- e) holowniki do manewrów w granicach portu – liczba;
- f) holowniki eskortowe dla zbiornikowców – liczba;
- g) urządzenia do bunkrowania;
- h) usługi cumownicze.

**E.I-22 Połączenie portu z zapleczem lądowym oraz żegluga morska bliskiego zasięgu**

Dostępność żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz dostępność i odległość od najbliższego wejścia do portu do połączeń z zapleczem lądowym, w kilometrach

- a) żegluga morska bliskiego zasięgu;
- b) krańcowy punkt pasażerskiej linii kolejowej;
- c) krańcowy punkt towarowej linii kolejowej;
- d) dojazd do autostrady;
- e) połączenia ze śródlądowymi drogami wodnymi;
- f) port lotniczy.

**E.II SPRZĘT TRANSPORTOWY****E.II.A STATKI****E.II.A-01 Statek pełnomorski**

Morska konstrukcja pływająca z co najmniej jednym kadłubem o wyporności powierzchniowej.

*Wlicza się pojazdy hydroplanowe (wodolotowe), poduszkowce, katamarany (jednostka szybka), platformy wiertnicze, latarniowce i barki pełnomorskie. Wlicza się statki w trakcie naprawy. Wyłącza się statki, które żeglują wyłącznie na śródlądowych drogach wodnych lub na wodach w granicach lub w pobliżu wód chronionych lub obszarów (akwenów), na których obowiązują przepisy portowe.*

**E.II.A-02 Rok budowy statku**

Rok ukończenia budowy statku.

**E.II.A-03 Rok ostatniej większej zmiany wyposażenia lub modyfikacji**

Rok, w którym statek ostatni raz przeszedł znaczną modyfikację lub został na nowo wyposażony, co wpłynęło na jego konstrukcję.

**E.II.A-04 Barka pełnomorska do przewozu ładunków suchych**

Kategoria ta obejmuje barki pokładowe, barki samowyładowcze (szalandy), barki do przewozu w systemie Lash–Seabee, barki otwarte (odkryte) do ładunków suchych, barki kryte do ładunków suchych oraz pozostałe barki do ładunków suchych.

**E.II.A-05 Statek**

Statek pełnomorski o wyporności powierzchniowej i z własnym napędem.

*Wlicza się katamarany (jednostka szybka). Wyłącza się pojazdy wodolotowe (hydroplanowe), poduszkowce, jednostki zatapialne i łodzie podwodne. Statek pełnomorski faktycznie wypływa w morze, to znaczy poza granice, w obrębie których obowiązują przepisy bezpieczeństwa technicznego w odniesieniu do żeglugi śródlądowej i poza którymi armator musi przestrzegać przepisów morskich.*

**E.II.A-06 Statek handlowy**

Statek przeznaczony do przewozu towarów, transportu pasażerów lub specjalnie wyposażony na potrzeby specjalnych zadań handlowych.

*Wyłącza się statki marynarki wojennej i statki wykorzystywane przez administrację publiczną i służby publiczne. Statki handlowe dzielą się na statki do przewozu towarów i pasażerów oraz statki do zadań różnych, specjalnie wyposażone do specyficznych zadań. Do statków do zadań różnych zaliczają się statki połowowe i statki-przetwórcze ryb, holowniki, pogłębiarki, statki badawcze oraz statki wykorzystywane w produkcji przybrzeżnej/wiertniczej i do wspomagania takiej działalności.*

Na podstawie klasyfikacji Eurostat (ICST-COM), która jest spójna z Międzynarodową klasyfikacją rodzajów statków UNCTAD, wyróżnia się następujące rodzaje statków (barki traktowane są osobno i nie są objęte definicją statku handlowego):

1. *Masowiec do ładunków ciekłych*  
Kategoria ta obejmuje zbiornikowce ropowce, zbiornikowce chemikaliowce, zbiornikowiec gazowiec (do gazu ciekłego), barkę zbiornikowiec i inne zbiornikowce. Masowce do ładunków ciekłych podlegają dalszemu podziałowi na:
  - a. *jednokadłubowe masowce do ładunków ciekłych;*
  - b. *dwukadłubowe masowce do ładunków ciekłych.*
2. *Masowiec do ładunków suchych*  
Kategoria ta obejmuje ropomasowce i masowce.
3. *Kontenerowiec*  
Statek stale wyposażony w zamontowane na stałe lub przenośne prowadnice komorowe wyłącznie do przewozu kontenerów.
4. *Statek specjalistyczny*  
Statek zaprojektowany specjalnie do przewozu ładunków specjalnych. Kategoria ta obejmuje pojazdowce, bydłowce (statki do przewozu żywego inwentarza), statki do transportu materiałów radioaktywnych, barkowce i chemikaliowce.
5. *Drobnicowiec niespecjalistyczny*  
Statki przeznaczone do przewozu szerokiej gamy towarów. Kategoria ta obejmuje chłodniowce, statki pasażerskie ro-ro, kontenerowce ro-ro, pozostałe drobnicowce ro-ro, statki drobnicowo-pasażerskie, statki drobnicowo-kontenerowe. Kategoria ta podlega dalszemu podziałowi na:
  - a. *drobnicowce niespecjalistyczne szybkie spełniające wymagania określone w przepisach IMO HSC ust. 1.4.30 Kodeksu;*
  - b. *pozostałe drobnicowce niespecjalistyczne*
6. *Barka pełnomorska do ładunków suchych*  
Kategoria ta obejmuje barki pokładowe, barki samowładowcze (szalandy), barki do przewozu w systemie Lash-Seabee, barki otwarte (odkryte) do ładunków suchych, barki kryte do ładunków suchych oraz pozostałe barki do ładunków suchych.
7. *Statek pasażerski*  
Statek specjalnie przeznaczony do przewozu więcej niż 12 pasażerów płacących za przewóz, z miejscem leżącym lub bez. Kategoria ta podlega dalszemu podziałowi na:
  - a. *specjalistyczny szybki statek pasażerski spełniający wymagania określone w przepisach IMO HSS ust. 1.4.30 Kodeksu;*
  - b. *pozostałe statki pasażerskie.*  
*Statek z jednym lub więcej pokładami specjalnie przeznaczonymi do przewozu pasażerów i na których nie ma kajut do zakwaterowania pasażerów (ang. un-berthed) lub, gdy takie kajuty są, ale nie wszyscy pasażerowie są w nich zakwaterowani, jest czasami nazywany „promem”.*  
*Wyłącza się statki pasażerskie ro-ro.*
8. *Nabrzeże rybackie,*  
Kategoria ta obejmuje statki do połowu ryb oraz statki-przetwórnice ryb.
9. *Obsługa instalacji morskich*  
Kategoria ta obejmuje statki wiertnicze i poszukiwawcze oraz statki obsługi instalacji morskich.
10. *Holowniki*  
Statek przeznaczony do holowania lub pchania statków lub innych obiektów pływających. Wlicza się holowniki portowe.



**11. Różne**

*Kategoria ta obejmuje pogłębiarki, statki badawcze/pomiarowe i inne statki.*

*W celu zapewnienia zgodności z dyrektywą o statystyce morskiej nr 95/64/WE, wlicza się tu następujące rodzaje statków: masowce do ładunków ciekłych, masowce do ładunków suchych, kontenerowce, statki specjalistyczne, drobnicowce niespecialistyczne oraz statki pasażerskie.*

**E.II.A-07 Numer IMO**

Numer nadawany każdemu statkowi na stałe do celów identyfikacyjnych. Numer ten nie ulega zmianie po zmianie bandery/bander i jest wpisany do certyfikatów statku. Numer identyfikacyjny IMO składa się z trzech liter „IMO”, po którym następuje siedmiocyfrowy numer nadawany wszystkim statkom przez Lloyd's Register Fairplay podczas ich budowy. Jest to siedmiocyfrowy niepowtarzalny numer, który nadaje się pełnomorskim statkom handlowym posiadającym własny napęd o tonażu 100 GT i więcej, z wyjątkiem:

- statków wykorzystywanych wyłącznie w rybołówstwie,
- statków bez własnego napędu,
- jachtów wycieczkowych,
- statków specjalnego przeznaczenia (np. statków pustych, statków SAR)
- barek samowyladowczych (szaland),
- pojazdów hydroplądowych i poduszkowców,
- doków pływających oraz konstrukcji klasyfikowanych w zbliżony sposób,
- okrętów wojennych i statków do przewozu oddziałów wojskowych,
- statków drewnianych.

**E.II.A-08 Statek wycieczkowy**

Statek pasażerski przeznaczony do świadczenia pełnej usługi turystycznej na rzecz pasażerów. Wszyscy pasażerowie mają kajuty. Wlicza się znajdujące się na pokładzie obiekty i instalacje służące rozrywce.

*Wyłącza się statki obsługujące standardowe usługi promowe, nawet jeżeli niektórzy pasażerowie traktują taką usługę jako wycieczkę (rejs). Ponadto, wyłącza się statki towarowe z możliwością przewozu znacznie ograniczonej liczby pasażerów mających własne kajuty oraz statki przeznaczone wyłącznie do wycieczek jednodniowych.*

**E.II.A-09 Narodowość rejestracji statku pełnomorskiego (państwo bandery)**

Kraj lub terytorium autoryzujące rejestrację statku pełnomorskiego.

*Statek pełnomorski podlega przepisom morskim w odniesieniu do wielkości załogi, norm bezpieczeństwa i przedstawicielstwa konsularnego poza granicami kraju lub terytorium rejestracji statku. Niektóre państwa, na przykład Norwegia i Dania, prowadzą rejestry „międzynarodowe”, czy też „otwarte”, w przypadku których wymagania są inne niż wymagania dotyczące rejestru „krajowego”.*

**E.II.A-10 Statek pełnomorski pod krajową banderą**

Statek pełnomorski zarejestrowany w kraju zgłaszającym.

**E.II.A-11 Statek pełnomorski pod obcą banderą**

Statek pełnomorski zarejestrowany w kraju innym niż kraj zgłaszający.

**E.II.A-12 Flota handlowa**

Liczba statków handlowych o nośności ponad 100 ton zarejestrowanych na dany dzień w kraju.

*Zmiany w stanie floty odnoszą się do zmian we flocie pełnomorskiej kraju zgłaszającego, w ujęciu całkowitej liczby statków lub liczby statków danego rodzaju, które to zmiany wynikają z budowy nowych statków, zmiany rodzaju lub nośności, przeniesienia do/z innego kraju bandery, złomowania, strat w wyniku wypadków lub przeniesienia do/z rejestru statków rzecznych. Wlicza się statki w trakcie naprawy.*

**E.II.A-13 Nośność (DWT)**

Nośność statku oznacza różnicę w tonach między wypornością statku przy letniej linii wodnej ładunkowej w wodzie przy ciężarze właściwym 1,025 a całkowitym ciężarem statku, tj. wypornością w tonach statku bez ładunku, paliwa, oleju smarowego, wody balastowej, świeżej wody i wody do picia w zbiornikach, używalnych zapasów, jak również pasażerów, załogi i ich mienia (własności).

**E.II.A-14 Tonaż brutto (GT)**

Tonaż brutto oznacza miarę wielkości statku określoną zgodnie z przepisami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.

*Przed przyjęciem powyższej Międzynarodowej konwencji, obowiązywała Konwencja z Oslo (1947 r.), a podawane w niej dane dotyczące tonażu brutto dla niektórych statków znacznie się różniły od danych w powyższej konwencji. W niektórych przypadkach miara tonażu brutto statku jest dostępna tylko na podstawie tej wcześniejszej konwencji.*

**E.II.A-15 System automatycznej identyfikacji statków**

System automatycznej identyfikacji statków to system, którego zadania obejmują:

- automatyczne dostarczanie informacji, obejmujących dane, rodzaj, pozycję, kurs, prędkość oraz status nawigacyjny statku, jak również innych informacji związanych z bezpieczeństwem, odpowiednio wyposażonym stacjom nabrzeżnym, innym statkom i samolotom,
- automatyczne otrzymywanie takich informacji z innych podobnie wyposażonych statków,
- monitorowanie i obserwację statków,
- wymianę informacji z urządzeniami lądowymi.

## E.II.B Kontener

### E.II.B-01 Jednostka ładunkowa

Kontener, nadwozie wymienne.

*Platformy ładunkowe (zob. E.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim włączone są jako specjalny rodzaj kontenerów.*

### E.II.B-02 Jednostka transportu intermodalnego (ITU)

Kontener, nadwozie wymienne lub naczepa/towarowy mechaniczny pojazd drogowy przystosowany do transportu intermodalnego.

### E.II.B-03 Kontener

Specjalna skrzynia do przewozu ładunków, wzmocniona i przystosowana do piętrzenia, którą można przenosić w systemie poziomym i pionowym. Techniczna definicja kontenera jest następująca:

Element wyposażenia transportowego, który:

- a) ma trwały charakter i jest dostatecznie wytrzymały do wielokrotnego użycia;
- b) jest specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia przewozu towarów bez bezpośredniego przeładunku, co najmniej jednym rodzajem transportu;
- c) jest wyposażony w urządzenia pozwalające na jego szybkie przemieszczanie, w szczególności przemieszczanie z jednego rodzaju transportu na drugi;
- d) jest zaprojektowany w sposób ułatwiający załadunek i rozładunek;
- e) jest przystosowany do piętrzenia oraz,
- f) ma wewnętrzną pojemność równą 1 m<sup>3</sup> lub większą.

*Wyłącza się nadwozia wymienne.*

*Pomimo że platformy ładunkowe (zob. E.II.B-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim nie mają pojemności wewnętrznej, przez co nie spełniają kryterium określonego w lit. f), należy uznać je za szczególny rodzaj kontenerów i dlatego włącza się je do tej kategorii.*

### E.II.B-04 Rozmiary kontenerów

Główne rozmiary kontenerów są następujące:

- a) kontener ISO o długości 20 stóp (długość 20 stóp, szerokość 8 stóp);
- b) kontener ISO o długości 40 stóp (długość 40 stóp, szerokość 8 stóp);
- c) kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp
- d) kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp
- e) kontener bardzo wysoki (kontener dużych rozmiarów);
- f) kontener lotniczy (kontener spełniający normy określone dla transportu lotniczego)

*Kontenery mają zwykle wysokość 8 stóp, ale występują również inne wysokości. Kontenery wysokie to kontenery, których wysokość wynosi 9,5 stopy. Kontenery bardzo wysokie to kontenery o rozmiarach przekraczających rozmiary ISO. Zalicza się do nich kontenery o długości 45, 48 i 53 stóp.*

*Kontenery o rozmiarach sklasyfikowanych w lit. a) do e) określa się jako kontenery duże.*

**E.II.B-05 Masa własna kontenera**

Masa własna kontenera wliczona jest do całkowitej masy towarów przewożonych w kontenerach, zwanej również masą brutto-brutto towarów. Masę brutto towarów przewożonych w kontenerach można wyliczyć na podstawie masy brutto-brutto poprzez odjęcie masy własnej kontenera i odwrotnie. W przypadku braku informacji o masie własnej można ją oszacować stosując poniższe średnie.

*Masę własną kontenera można oszacować następująco:*

a) kontener ISO o długości 20 stóp	2,3 tony;
b) kontener ISO o długości 40 stóp	3,7 tony;
c) kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp	3,0 tony;
d) kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp	4,7 tony;

**E.II.B-06 Rodzaje kontenerów**

Do głównych rodzajów kontenerów określonych w normach ISO – Informator o kontenerach towarowych, należą:

1. Kontenery zamknięte (zwykłe, uniwersalne);
2. Kontenery specjalnego przeznaczenia
  - kontener wentylowany zamknięty,
  - kontener otwarty (bez dachu),
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą i pełną nadbudową,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i stałymi ścianami szczytowymi,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i składanymi ścianami szczytowymi,
  - platforma kontenerowa;
3. Kontenery na konkretne ładunki
  - kontener izotermiczny,
  - kontener izolowany,
  - kontener chłodzony - (środek chłodniczy jednorazowego użytku),
  - kontener chłodzony mechanicznie,
  - kontener ogrzewany,
  - kontener chłodzony i ogrzewany,
  - kontener zbiornikowy,
  - kontener zamknięty na ładunki sypkie,
  - kontener na konkretne ładunki (takie jak samochody, inwentarz żywy i inne); oraz
  - kontener wykorzystywany w transporcie lotniczym.

**E.II.B-07 TEU (ang. twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp)**

Jednostka statystyczna odpowiadająca kontenerowi ISO o długości 20 stóp (6,10 m) stanowi standardowy sposób pomiaru liczby kontenerów o różnych pojemnościach oraz opisu pojemności kontenerowców i terminali kontenerowych. Jeden kontener ISO 20 stóp równy jest jednej jednostce TEU.

*Jeden kontener ISO 40 stóp równy jest dwóm jednostkom TEU.*

*Jeden kontener ISO o długości między 20 a 40 stóp równy jest 1,5 jednostki TEU.*

*Jeden kontener o długości ponad 40 stóp równy jest 2,25 jednostki TEU.*

**E.II.B-08 Nadwozie wymienne**

Jednostka przewozu towarów dostosowana do rozmiarów pojazdu drogowego i wyposażona w urządzenia do przemieszczania między różnymi środkami transportu, zwykle drogowego/kolejowego.

*Jednostki takie nie były pierwotnie przystosowane do piętrzenia po napełnieniu lub podwyższeniu. Obecnie możliwe jest spiętrzanie wielu takich jednostek, jakkolwiek nie w takim samym zakresie jak w przypadku kontenerów. Główną cechą odróżniającą te jednostki od kontenerów jest ich optymalne dostosowanie do rozmiarów pojazdu drogowego. Takie jednostki wymagają zatwierdzenia UIC przed ich użyciem w transporcie kolejowym. Niektóre nadwozia wymienne posiadają składane podpory, na których jednostka stoi, gdy nie jest połączona z pojazdem.*

**E.II.B-09 Platforma ładunkowa**

Ładowalna platforma bez nadbudowy, lecz o długości i szerokości równej wymiarom podstawy kontenera oraz wyposażona w górne i dolne naroża zaczepowe kontenera.

*Jest to termin alternatywny, używany w przypadku niektórych rodzajów kontenerów specjalnego przeznaczenia, takich jak kontenery platformy oraz kontenery na platformie z niepełną nadbudową.*

**E.II.B-10 Paleta**

Podniesiona platforma, przeznaczona do przenoszenia i składowania (stertowania) towarów.

*Palety są zazwyczaj zrobione z drewna i mają standardowe wymiary: 1000mm X 1200mm (ISO) oraz 800mm X 1200mm (CEN).*

**E.II.B-11 Jednostka toczna (Ro-Ro)**

Sprzęt kołowy do przewozu towarów, taki jak samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa, którym można wjechać lub który można holować na statek lub pociąg.

*Definicja ta obejmuje przyczepy portowe i pokładowe.*

**E.III PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE****E.III-01 Transport na zlecenie lub za wynagrodzenie**

Przewóz osób i towarów za wynagrodzeniem na rzecz osób trzecich.

**E.III-02 Transport na własny rachunek**

Transport, który nie jest wykonywany na zlecenie lub za wynagrodzenie.

*Transport taki to przemieszczanie własnego ładunku przedsiębiorstwa, z którym nie wiąże się żadna transakcja finansowa.*

**E.III-03 Przedsiębiorstwo**

Jednostka instytucjonalna lub najmniejsza kombinacja jednostek instytucjonalnych, która zawiera i bezpośrednio lub pośrednio kontroluje wszystkie funkcje niezbędne do prowadzenia swojej działalności produkcyjnej.

*Do wymagań, jakie musi spełniać przedsiębiorstwo należy jednolita własność lub kontrola. Może ono natomiast prowadzić różnorodną działalność w różnych miejscach. Uwzględnia się nawet przedsiębiorstwa bez pracowników najemnych. Uwzględnić należy tylko jednostki, które faktycznie prowadzą działalność w okresie sprawozdawczym. Wyłącza się jednostki, które zawiesiły działalność i jednostki, które jeszcze nie rozpoczęły działalności.*

**E.III-04 Przedsiębiorstwo transportu morskiego (Przedsiębiorstwo żeglugowe)**

Przedsiębiorstwo, które prowadzi działalność w co najmniej jednym miejscu w zakresie świadczenia usług transportu morskiego i którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością jest transport morski.

*W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

<i>ISIC Rev.4</i>	<i>Klasa: 501 - Transport morski i transport na wodach przybrzeżnych</i>
<i>NACE/Rev.2:</i>	<i>Klasa 50.1 Transport wodny morski i przybrzeżny pasażerów</i>
	<i>Klasa 50.2 Transport wodny morski i przybrzeżny towarów</i>

*Wlicza się przedsiębiorstwa zarządzające statkami, które eksploatują statki handlowe w imieniu ich właścicieli bądź dzierżawców. Wyłącza się porty i inne jednostki świadczące usługi pomocnicze i wspomagające transport, które ujęte są poniżej, pod pozycją E.III-06.*

**E.III-05 Publiczne przedsiębiorstwo transportu morskiego**

Przedsiębiorstwo transportu morskiego, którego głównym właścicielem (posiadającym więcej niż 50 % kapitału przedsiębiorstwa) jest państwo lub władze publiczne i należące do nich przedsiębiorstwa.

**E.III-06 Przedsiębiorstwo eksploatacji portu**

Przedsiębiorstwo, które prowadzi działalność w co najmniej jednym miejscu w zakresie świadczenia usług portowych i którego przeważającą, pod względem wartości dodanej, działalnością są usługi portowe. Wylączy się przedsiębiorstwa eksploatacji portów wycieczkowych.

*Wlicza się przedsiębiorstwa eksploatacji portów inne niż przedsiębiorstwa eksploatacji portów wycieczkowych. W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

*ISIC Rev.4 Draft:                      Klasa: 5222 - Działalność usługowa wspomagająca transport wodny;  
NACE Rev. 2                              Klasa 5222 - Działalność usługowa wspomagająca transport wodny*

**E.III-07 Publiczne przedsiębiorstwo eksploatacji portu**

Przedsiębiorstwo eksploatacji portu, którego głównym właścicielem (posiadającym więcej niż 50 % kapitału przedsiębiorstwa) jest państwo lub władze publiczne i należące do nich przedsiębiorstwa.

**E.III-08 Towarzystwo klasyfikacyjne**

Podmiot, który wyznacza normy w zakresie projektowania i budowy statków pełnomorskich oraz prowadzi przeglądy pod kątem zachowania tych norm w czasie eksploatacji statku w celu zapewnienia z korzyścią dla społeczeństwa wysokich standardów technicznych w zakresie projektowania, produkcji, budowy, utrzymania, eksploatacji i działalności na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa życia i mienia na morzu.

*W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

*ISIC Rev.4 Draft:                      Klasa: 5229 – Pozostała działalność wspomagająca transport;  
NACE Rev. 2                              Klasa 5229 – Pozostała działalność wspomagająca transport*

**E.III-09 Obrót**

Całkowita kwota zafakturowana przez przedsiębiorstwo w trakcie badanego okresu. Odpowiada ona rynkowej sprzedaży towarów i usług dostarczonych osobom trzecim. Obroty obejmują „pozostałe dochody z działalności operacyjnej”, np. dochody z tytułu koncesji, patentów, znaków towarowych oraz podobnych wartości. Obroty obejmują wszelkie cła i podatki nałożone na zafakturowane przez przedsiębiorstwo towary i usługi, z wyjątkiem podatku VAT z faktur wystawianych przez przedsiębiorstwo jego klientom. Obroty obejmują wszelkie inne opłaty obciążające klienta. Odjąć należy obniżki cen, rabaty, opusty oraz wartość zwróconych opakowań, jednak nie skonto kasowe (za płatność gotówką).

*Obroty dotyczą jedynie czynności zwykłych i dlatego nie obejmują sprzedaży środków trwałych. Wylączy się również subsydia na działalność otrzymane od władz publicznych, w tym od instytucji Unii Europejskiej.*

**E.III-10      Zatrudnienie**

Zatrudnienie oznacza liczbę zatrudnionych osób, tj. całkowitą liczbę osób pracujących w przedsiębiorstwie (wliczając pracujących właścicieli, wspólników na stałe pracujących w przedsiębiorstwie oraz bezpłatnie pracujących członków ich rodzin) oraz osób pracujących poza przedsiębiorstwem, które jednak przynależą do niego oraz są bezpośrednio przez nie opłacane (np. przedstawiciele handlowi, pracownicy zaopatrzenia, zespoły remontowe i utrzymania). Zatrudnienie obejmuje osoby nieobecne przez krótki okres (np. urlop chorobowy, urlop płatny lub urlop na cele specjalne) i osoby strajkujące, a nie obejmuje osób nieobecnych przez czas nieokreślony. Obejmuje ono również osoby pracujące w niepełnym wymiarze czasu, które uznaje się za takie zgodnie z prawem danego kraju i które znajdują się na liście płac, jak również pracowników sezonowych, uczniów (praktykantów) oraz osoby pracujące w domu znajdujące się na liście płac.

Liczba zatrudnionych osób nie obejmuje pracowników przekazanych przedsiębiorstwu przez inne przedsiębiorstwa, osób wykonujących prace remontowe i konserwacyjne w badanym przedsiębiorstwie w imieniu innych przedsiębiorstw oraz osób odbywających obowiązkową służbę wojskową. Z drugiej strony osoby będące do dyspozycji przedsiębiorstwa w zakresie czynności handlowych na podstawie umowy długoterminowej (tj. osoby zajmujące się promocją na promach pasażerskich) należy raczej uznać za pracowników przedsiębiorstwa, w którym pracują, a nie przedsiębiorstwa, z którym zawarły umowy zatrudnienia.

*Przez bezpłatnie pracujących członków rodziny rozumie się osoby zamieszkujące wspólnie z właścicielem przedsiębiorstwa, które nie zawarły umowy o świadczenie usług/pracy i nie otrzymują ustalonej kwoty za wykonywaną pracę. Grupa ta obejmuje tylko osoby, które nie są zatrudnione w innym przedsiębiorstwie, wykonując tam swoje główne zajęcia.*

*Liczba zatrudnionych odpowiada liczbie stanowisk pracy określonych w Europejskim systemie zintegrowanych rachunków narodowych (ESA) z 1995 r. i oblicza się ją jako średnią roczną.*

**E.III-11      Kategorie zatrudnienia – pracownicy przedsiębiorstwa transportu morskiego**

W ramach zatrudnienia w przedsiębiorstwie transportu morskiego wyróżnia się następujące kategorie:

- oficerowie,
- marynarze,
- kadeci i pozostali praktykanci,
- pozostałe osoby pracujące na statku, w tym pracownicy gastronomii i rozrywki,
- osoby pracujące na lądzie, zajmujące się zarządzaniem, sprzedażą, obsługą pasażerów i przeładunkiem towarów itp.

**E.III-12      Kategorie zatrudnienia – pracownicy przedsiębiorstwa eksploatacji portu**

- W ramach zatrudnienia w przedsiębiorstwie eksploatacji portu wyróżnia się następujące kategorie:
- kadra kierownicza i administracyjna portu,
- piloci i pozostałe osoby pracujące na statkach,
- robotnicy portowi (dokerzy),
- personel techniczny i pracownicy utrzymania,
- pozostałe rodzaje;



**E.IV RUCH****E.IV-01 Ruch morski**

Wszelkie przemieszczenie się na morzu statku pełnomorskiego.

*Uwzględnia się ruch z/do jednego portu (przemieszczanie się statków pełnomorskich do obiektów przybrzeżnych lub w celu zrzutu na morzu lub ruch z dna morskiego do portu). Wlicza się ruch rzeczno–morski statków pełnomorskich. Nie wlicza się przemieszczeń po śródlądowych drogach wodnych między portamiorskimi oraz rzeczno–morskimi. Zalicza się je do ruchu na śródlądowych drogach wodnych. Wyłącza się wewnętrzne przemieszczenia statków pełnomorskich, między różnymi basenami lub dokami tego samego portu.*

**E.IV-02 Rozkładowy ruch morski**

Rozkładowa usługa świadczona przez statki pełnomorskie zgodnie z podanym do publicznej wiadomości rozkładem rejsów lub na tyle regularnie lub często, że tworzy ona wyraźnie systematyczną serię.

**E.IV-03 Pozarozkładowy ruch morski**

Ruch morski inny niż rozkładowy ruch morski.

**E.IV-04 Podróż morska**

Ruch morski z określonego miejsca wyjazdu do określonego miejsca przeznaczenia.

*Podróż można podzielić na kilka etapów lub odcinków. Wlicza się podróże z i do jednego portu, z portu morskiego do obiektów przybrzeżnych lub do danego miejsca na morzu. W kontekście transportu morskiego podróże morskie nazywane są również rejsami lub rejsamiorskimi.*

**E.IV-05 Etap morski**

Etap morski to przemieszczenie się statku z jednego portu do innego bez zawijania do jakiegokolwiek portu pośredniego.

**E.IV-06 Podróż ładunku**

Podróż morska związana z przemieszczeniem ładunku między miejscem załadunku/zaokrętowania a portem rozładunku/wyokrętowania.

*Podróż morska może wiązać się z zawijaniem do kilku portów między określonym miejscem wyjazdu a określonym miejscem przeznaczenia i obejmować kilka podróży ładunków z załadunkiem i rozładunkiem w kilku portach.*

**E.IV-07 Odległość z portu do portu**

Na potrzeby statystyki za odległość z portu do portu przyjmuje się odległość faktycznie przebytą.

*Możliwe jest podanie oszacowanej odległości przebytej.*

**E.IV-08 Statkokilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie się statku na odległość jednego kilometra.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta. Wlicza się przemieszczenia statków niezaladowanych.*

**E.IV-09 Zawinięcie statku handlowego do portu**

Statek handlowy zawija do portu, gdy zostaje zakotwiczony lub zacumowany w celu załadunku lub wyładunku towarów, zaokrętowania lub wyokrętowania pasażerów lub umożliwienia pasażerom odbycia wycieczek.

*Wyłącza się zakotwiczenie bez przemieszczania ładunków lub pasażerów oraz ruch poprzeczny w porcie.*

**E.IV-10 Zawinięcie w celu zabunkrowania**

Statek towarowy lub pasażerski zawija w celu zabunkrowania, gdy zostaje zakotwiczony lub zacumowany w porcie w celu pobrania oleju bunkrowego lub zaopatrzenia.

**E.IV-11 Pozostałe zawinięcia**

Zawinięcia do portu statku towarowego i/lub pasażerskiego inne niż zawinięcie do portu lub zawinięcie w celu zabunkrowania.

**E.IV-12 Przybycie statku handlowego**

Przybycie statku handlowego, który zawija do portu na terytorium państwa zgłaszającego.

**E.IV-13 Wyjście statku handlowego w morze**

Wyjście statku handlowego w morze, po tym jak zawinął on do portu na terytorium państwa zgłaszającego.

**E.IV-14 Przystój statku handlowego**

Statek handlowy zostaje odstawiony (jest w trakcie przestoju), gdy zostaje zacumowany w porcie z powodu braku działalności.

**E.IV-15      Kontrola państwowa w porcie**

Kontrola statków handlowych wykonana w porcie przez państwo, w którym ten port się znajduje, celem sprawdzenia zdolności żeglugowej.

**E.IV-16      Przetrzymanie na skutek kontroli państwowej w porcie**

Przetrzymanie statku handlowego w porcie na skutek kontroli państwowej, która wykazała, że statek jest niezdolny do żeglugi.

**E.V POMIAR TRANSPORTU****E.V-01 Transport morski**

Przemieszczenie towarów lub pasażerów w ramach przewozów statkami handlowymi, które są realizowane w całości lub częściowo drogą morską.

*Uwzględnia się transport z/do jednego portu (przemieszczanie towarów do obiektów przybrzeżnych lub do zrzutu na morzu lub materiału wybranego z dna morskiego do wyładowania w portach). Wyłącza się dostawy oleju bunkrowego i zaopatrzenia na statki w portach, natomiast uwzględnia wysyłkę oleju bunkrowego na statki na wodach przybrzeżnych.*

*Wlicza się rzeczno–morskie przemieszczanie towarów statkami handlowymi. Wyłącza się przemieszczanie towarów statkami żeglugi śródlądowej pomiędzy portami morskimi i portami śródlądowymi. (Zalicza się je do transportu wodnego śródlądowego). Wyłącza się wewnętrzne przemieszczenia towarów między różnymi basenami lub dokami tego samego portu.*

**E.V-02 Handlowy transport morski**

Transport morski realizowany dla celów handlowych za opłatą (tj. na zlecenie i za wynagrodzeniem) lub na rachunek własny przedsiębiorstwa jako część szerszej działalności gospodarczej.

**E.V-03 Krajowy transport morski**

Transport morski pomiędzy dwoma portami znajdującymi się na terytorium danego kraju lub z i do jednego portu na terytorium kraju.

*W kontekście transportu morskiego krajowy transport morski określa się również jako kabotaż. Krajowy transport morski może być realizowany przez statek handlowy zarejestrowany w kraju zgłaszającym lub w innym kraju.*

**E.V-04 Międzynarodowy transport morski**

Transport morski inny niż krajowy transport morski.

*Wlicza się międzynarodowy transport z i do jednego portu.*

**E.V-05 Transport morski typu cross-trade**

Międzynarodowy transport morski między dwoma krajami realizowany przez statek handlowy zarejestrowany w kraju trzecim.

*Kraj trzeci to kraj inny niż kraj załadunku/zaokrętowania lub kraj rozładunku/wyokrętowania.*

**E.V-06 Żegluga morska bliskiego zasięgu**

Przemieszczanie ładunków drogą morską między portami znajdującymi się na stosunkowo wąskim obszarze geograficznym.

*Przemieszczanie takie obejmuje przewozy promowe i ruch dowozowy. Dla Europy żegluga morska bliskiego zasięgu obejmowałaby przemieszczanie ładunków drogą morską między portami znajdującymi się w Europie, jak również między portami znajdującymi się w Europie i portami znajdującymi się w krajach poza Europą, których linia brzegowa biegnie wzdłuż zamkniętych mórz, nad którymi leży również Europa.*

**E.V-07 Żegluga dalekiego zasięgu**

Transport ładunków drogą morską inny niż europejska żegluga morska bliskiego zasięgu.

**E.V-08 Transport ładunków zjednostkowanych**

Transport ładunków zjednostkowanych to przewóz ładunków w jednostkach transportu intermodalnego, takich jak kontenery lub ruchome jednostki toczne (ro-ro).

*Wlicza się transport przy użyciu nadwozi wymiennych.*

**E.V-09 Transport ładunków niezjednostkowanych**

Transport inny niż transport ładunków zjednostkowanych.

*Transport taki obejmuje transport płynnych i suchych ładunków masowych, produktów przetwórstwa drzewnego oraz ładunków drobnicowych.*

**E.V-10 Tonokilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie statkiem handlowym jednej tony ładunku na odległość jednego kilometra.

**E.V-11 Tonokilometr w ofercie**

Tonokilometr jest w ofercie, gdy jedna tona nośności na statku handlowym zostaje przemieszczona na odległość jednego kilometra. Liczba tonokilometrów w ofercie równa jest iloczynowi nośności ładunkowej statku oraz odległości z portu do portu w odniesieniu do wszystkich podróży. Wlicza się transport barkami.

**E.V-12 Tonokilometry zrealizowane**

Zrealizowane tonokilometry oblicza się jako całkowitą sumę, dla wszystkich podróży, wartości iloczynu całkowitej liczby ton ładunku przewiezionego i odległości z portu do portu w odniesieniu do każdej podróży.

**E.V-13 Wykorzystanie możliwości przewozowych**

Tonokilometry zrealizowane wyrażone jako odsetek tonokilometrów w ofercie.

**E.V-14 Tony na pokładzie**

Ilość ton na pokładzie statku handlowego w czasie przybycia do portu lub opuszczenia portu.

**E.V-15 TEU-kilometr**

Jednostka miary określająca przemieszczenie jednej jednostki TEU na odległość jednego kilometra.

**E.V-16 TEU-kilometr w ofercie**

TEU-kilometr w ofercie oznacza przemieszczenie kontenerowcem nośności równej jednej jednostce TEU na odległość jednego kilometra. Liczba TEU-kilometrów w ofercie równa jest iloczynowi nośności ładunkowej TEU statku oraz odległości z portu do portu w odniesieniu do wszystkich podróży.

*Nośność ładunków TEU odpowiada wyznaczonej nośności, która została zapisana w rejestrze towarzystwa klasyfikacyjnego.*

**E.V-17 TEU-kilometry zrealizowane**

Zrealizowane TEU-kilometry oblicza się jako całkowitą sumę, dla wszystkich podróży, wartości iloczynu całkowitej liczby przewiezionych jednostek TEU i odległości z portu do portu w odniesieniu do każdej podróży.

**E.V-18 Wykorzystanie możliwości przewozu jednostek TEU**

TEU-kilometry zrealizowane wyrażone jako odsetek TEU-kilometrów w ofercie.

**E.V-19 Jednostki TEU na pokładzie**

Ilość jednostek TEU na pokładzie statku handlowego w czasie przybycia do portu lub opuszczenia portu.

**E.V-20 Pasażer morski**

Osoba odbywająca podróż morską statkiem handlowym.

*Pracowników obsługi przydzielonych na statki handlowe nie uznaje się za pasażerów. Wyłącza się członków załogi niepłacących opłaty za przewóz, którzy podróżują, a nie są przydzieleni na statek, oraz małe dzieci noszone na rękach.*

**E.V-21 Pasażer statku wycieczkowego**

Pasażer morski odbywający podróż morską statkiem wycieczkowym.

*Wyłącza się pasażerów uczestniczących w wycieczkach jednodniowych.*

**E.V-22 Podróż pasażera morskiego**

Przemieszczenie pasażera z portu rozpoczęcia podróży do portu jej zakończenia. W przypadku niektórych pasażerów, w szczególności pasażerów statków wycieczkowych, w grę może wchodzić jeden i ten sam port.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta przez pasażera.*

**E.V-23 Pasażerokilometr**

Jednostka miary określająca przewóz jednego pasażera statkiem handlowym na odległość jednego kilometra.

**E.V-24 Pasażerokilometr w ofercie**

Pasażerokilometr jest w ofercie, gdy jednostka nośności odpowiadająca jednemu pasażerowi zostaje przemieszczona na odległość jednego kilometra.

*Liczba pasażerokilometrów w ofercie równa jest sumie, dla wszystkich podróży, wartości iloczynu dopuszczalnej liczby pasażerów, których może przewieźć statek, oraz odległości z portu do portu.*

*Nośność pasażerska odpowiada wyznaczonej nośności, która została zapisana w rejestrze towarzystwa klasyfikacyjnego.*

**E.V-25 Pasażerowie na pokładzie**

Liczba pasażerów na pokładzie statku handlowego w momencie jego przybycia do portu lub jego opuszczenia.

**E.V-26 Pasażerokilometry zrealizowane**

Całkowita suma wartości iloczynu liczby przewiezionych pasażerów morskich, dla każdej podróży, i odległości z portu do portu.

**E.V-27 Wykorzystanie możliwości przewozu pasażerów**

Pasażerokilometry zrealizowane wyrażone jako odsetek pasażerokilometrów w ofercie.

**E.V-28 Cel podróży pasażerów morskich**

Powody podróży są następujące:

- praca i nauka (dojazdy),
- biznes,
- dni wolne od pracy (wakacje),
- inne powody (zakupy, wypoczynek, rodzina).

**E.V-29 Zaokrętowany pasażer morski**

Pasażer wchodzący na pokład statku handlowego w celu odbycia morskiej podróży pasażerskiej.

*Przejście z jednego statku handlowego na inny uznaje się za zaokrętowanie następujące po wyokrętowaniu. Wyłącza się pasażerów statków wycieczkowych odbywających wycieczki.*

**E.V-30 Wyokrętowany pasażer morski**

Pasażer schodzący ze statku handlowego po zakończeniu morskiej podróży pasażerskiej.

*Przemieszczenie z jednego statku handlowego na inny uznaje się za wyokrętowanie następujące przed ponownym zaokrętowaniem. Wyłącza się pasażerów statków wycieczkowych odbywających wycieczki.*

**E.V-31 Wycieczka odbyta przez pasażera statku wycieczkowego**

Krótki pobyt pasażera statku wycieczkowego w miejscu atrakcyjnym turystycznie a związanym z danym portem, z zachowaniem przez pasażera kajuty na pokładzie.

**E.V-32 Połączenie w pasażerskim transporcie morskim**

Połączenie między portem zaokrętowania i portem wyokrętowania pasażera przewożonego drogą morską, niezależnie od obranej trasy podróży.

*Powyższe porty to porty morskie (z wyjątkiem transportu rzeczno–morskiego, w przypadku którego mogą to być porty żeglugi śródlądowej) oznaczone kodami w ramach międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak UN/LOCODE (kodyfikacja portów i innych miejsc).*

*Porty te mogą być pogrupowane według ich położenia geograficznego przy użyciu międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak NUTS (Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych - Eurostat).*

*Połączenie w pasażerskim transporcie morskim nie występuje w przypadku, gdy port zaokrętowania i port wyokrętowania to ten sam port.*

**E.V-33 Port zaokrętowania**

Port, w którym pasażer rozpoczął podróż.

*Przejście z jednego statku handlowego na inny uznaje się za zaokrętowanie następujące po wyokrętowaniu. Wyłącza się pasażerów statków wycieczkowych odbywających wycieczki.*

**E.V-34 Port wyokrętowania**

Port, w którym pasażer zakończył podróż.

*Przemieszczenie z jednego statku handlowego na inny uznaje się za wyokrętowanie następujące przed ponownym zaokrętowaniem. Wyłącza się pasażerów statków wycieczkowych odbywających wycieczki.*



**E.V-35 Towary przewożone drogą morską**

Wszelkie towary przewożone statkami handlowymi.

*Pozycja ta obejmuje wszelkie opakowania i sprzęt, taki jak kontenery, nadwozia wymienne, palety lub towarowe pojazdy drogowe. Wlicza się pocztę, towary przewożone na wagonach, samochodach ciężarowych, przyczepach, naczepach lub barkach. Natomiast wyłącza się następujące pozycje: pasażerskie pojazdy drogowe z kierowcami, powracające puste pojazdy i przyczepy handlowe, zbiorniki oraz magazyny statków, ryby przewożone na statkach rybackich oraz statkach–przetwórnich ryb, towary przewożone w ruchu wewnętrznym – pomiędzy różnymi basenami lub dokami tego samego portu.*

**E.V-36 Masa towarów brutto-brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, wszystkich opakowań oraz masa własna jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozia wymiennego i palet zawierających towary jak również towarowych pojazdów drogowych, wagonów i barek przewożonych drogą morską).

**E.V-37 Masa towarów brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, włącznie z opakowaniami, ale z wyłączeniem masy własnej jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozia wymiennego i palet zawierających towary jak również towarowych pojazdów drogowych, wagonów i barek przewożonych drogą morską).

**E.V-38 Masa własna**

Masa jednostki transportującej (np. kontenerów, nadwozi wymiennych, palet na towary, jak również towarowych pojazdów drogowych, wagonów i barek przewożonych drogą morską) zanim zostanie załadowany jakikolwiek ładunek.

**E.V-39 Rodzaje ładunków**

Ładunki towarowe można sklasyfikować zarówno ze względu na konstrukcję samego statku, jak również sprzęt do operowania ładunkiem w portach oraz na statku. Główne kategorie są następujące:

- towary luzem płynne,
- suche ładunki masowe,
- nabrzeże kontenerowe,
- ładunki typu ro-ro (z własnym napędem),
- ładunki typu ro-ro (bez własnego napędu),
- pozostałe ładunki drobnicowe.

**E.V-40 Pionowy system przeładunku (lo-lo)**

Załadunek/rozładunek z wykorzystaniem okrętowych żurawi masztowych/dźwigów lub dźwigów nabrzeżnych.

**E.V-41 Ładunek kontenerowy**

Ładunek kontenerowy składa się z załadowanych lub pustych kontenerów, które wciąga lub ściąga się ze statków przewożących je drogą morską.

**E.V-42 Poziomy system przeładunku (ro-ro)**

Załadunek/rozładunek z wykorzystaniem kołowych środków transportu jadących drzwiami/rampami statku.

*Wlicza się załadunek lub rozładunek żywych zwierząt kopytnych.*

**E.V-43 Ładunek typu ro-ro**

Ładunek typu ro-ro składa się z towarów, niezależnie czy w kontenerach lub jednostkach tocznych czy nie, które wtacza się na statki lub stacza się ze statków przewożących ładunek drogą morską.

**E.V-44 Kategorie towarów przewożonych drogą morską**

Przez kategorie towarów przewożonych drogą morską rozumie się kategorie zdefiniowane w ramach nomenklatury NST (Jednolita nomenklatura towarów stosowana w statystyce transportu – Eurostat) lub nomenklatury CSTE (Klasyfikacja towarów stosowana w europejskiej statystyce transportu – EKG ONZ).

**E.V-45 Towary niebezpieczne**

Przez kategorie towarów niebezpiecznych rozumie się kategorie zdefiniowane w rozdziale VII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS z 1974 r.), zmienionej i uszczegółowionej w Międzynarodowym Kodeksie Morskim Towarów Niebezpiecznych (IMDG).

**E.V-46 Przeładunek ze statku na statek**

Wyładunek towarów z jednego statku handlowego wraz z załadunkiem ich na inny statek, na którym ma być dokończony przewóz, nawet, jeżeli ładunek zostanie czasowo złożony na lądzie przed dalszym jego przewozem.

*Wylacza się przeładunek na inne środki transportu.*

**E.V-47 Towary załadowane**

Towary umieszczone na statku handlowym w celu transportu drogą morską.

*Przeładunek z jednego statku handlowego na inny uznaje się za załadunek następujący po wyładunku. Do towarów załadowanych zalicza się towary krajowe, towary z przeładunku (towary krajowe lub zagraniczne przywiezione do portu drogą morską) oraz towary w tranzycie lądowym (towary zagraniczne przywiezione do portu drogami, koleją, drogą lotniczą lub śródlądową drogą wodną).*

**E.V-48 Towary wyładowane**

Towary wyładowane ze statku handlowego.

*Przeładunek z jednego statku handlowego na inny uznaje się za wyładunek następujący przed ponownym załadunkiem. Do towarów wyładowanych zalicza się towary krajowe, towary z przeładunku (towary krajowe lub zagraniczne wywożone z portu drogą morską) oraz towary w tranzycie lądowym (towary zagraniczne wywożone z portu drogami, koleją, drogą lotniczą lub śródlądową drogą wodną).*

**E.V-49 Połączenie w towarowym transporcie morskim**

Połączenie między portem załadunku i portem rozładunku towarów transportowanych drogą morską, niezależnie od obranej trasy podróży.

*Powyższe porty to porty morskie (z wyjątkiem transportu rzeczno–morskiego, w przypadku, którego mogą to być porty żeglugi śródlądowej) oznaczone kodami w ramach międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak UN-LOCODE (kodyfikacja portów i innych miejsc).*

*Porty te mogą być pogrupowane według ich położenia geograficznego przy użyciu międzynarodowych systemów klasyfikacji, takich jak NUTS (Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych - Eurostat).*

**E.V-50 Port załadunku**

Port, w którym przesyłka towarów została załadowana na statek, z którego zostanie rozładowana w porcie zgłaszającym.

*Przeładunek z jednego statku handlowego na inny uznaje się za załadunek następujący po wyładunku.*

**E.V-51 Port rozładunku**

Port, w którym przesyłka towarów załadowana na statek w porcie zgłaszającym ma zostać wyładowana z tego samego statku.

*Przeładunek z jednego statku handlowego na inny uznaje się za wyładunek następujący przed ponownym załadunkiem.*

**E.VI ZUŻYCIE ENERGII****E.VI-01 Energia zużyta przez statki handlowe**

Zużycie energii końcowej przez statki.

*Pozycja ta obejmuje energię końcową zużyta przez statki niezaladowane (puste).*

**E.VI-02 Tona ekwiwalentu ropy (TOE)**

Jednostka miary zużycia energii (1 TOE = 0,041868 teradżula (TJ)).

*Współczynniki przeliczeniowe przyjęte przez Międzynarodową Agencję Energetyki (IEA) są następujące:*

- olej napędowy/gazowy 1,035
- ciężki olej opałowy 0,960.

**E.VI-03 Dżul**

Jednostka miary zużycia energii.

*1 teradżul =  $10^{12}$  J =  $2,78 \times 10^5$  kWh*

*1 teradżul = 23,88459 TOE.*

**E.VI-04 Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy)**

Oleje otrzymywane z najniższej frakcji w wyniku atmosferycznej destylacji ropy naftowej.

*Do olejów gazowych/napędowych zalicza się ciężkie oleje gazowe otrzymywane w wyniku próżniowej redestylacji pozostałości po destylacji atmosferycznej. Olej napędowy/gazowy jest destylowany w temperaturze między 200 °C a 380 °C, przy czym niespełna 65% masy, wliczając straty, ulega destylacji przy temperaturze 250 °C, a 80 % lub więcej przy 350 °C. Oleje ciężkie uzyskiwane w wyniku mieszania grupuje się razem z olejami gazowymi, pod warunkiem że charakteryzujący je współczynnik lepkości kinematycznej nie przekracza 25 cST przy temperaturze 40 °C.*

*Wartość opałowa: 43,3 TJ/1 000 t.*

**E.VI-05 Ciężki olej opałowy (pozostałościowy)**

Olej ciężki stanowiący pozostałości destylacji.

*Zawiera on wszystkie pozostałościowe oleje opałowe (w tym oleje uzyskane w wyniku mieszania). Lepkość ciężkiego oleju opałowego przekracza 25 cST przy temperaturze 40° C. Temperatura zapłonu takich olejów zawsze wynosi ponad 50° C, a ich gęstość przekracza 0,90.*

## **F. TRANSPORT LOTNICZY**

**F.I INFRASTRUKTURA****F.I-01 Port lotniczy**

Określony obszar lądu lub wody (wraz z budynkami, instalacjami i wyposażeniem), który jest przeznaczony w całości lub częściowo na przyloty, odloty lub ruch po powierzchni statków powietrznych i otwarty dla operacji handlowych przewozów lotniczych.

*Większość portów lotniczych posiada 4-literowy kod ICAO, zgodnie z dokumentem ICAO nr 7910. Większość portów lotniczych, ale nie wszystkie, posiada także kody przypisane przez IATA.*

**F.I-02 Międzynarodowy port lotniczy**

Dowolny port lotniczy wyznaczony przez państwo, na terytorium którego jest położony, jako port lotniczy wejścia i wyjścia międzynarodowego ruchu lotniczego, w którym realizowane są formalności związane z odprawą celną, imigracją, zdrowiem publicznym, kwarantanną rolniczą oraz podobne procedury, niezależnie od tego, czy infrastruktura ta jest dostępna na stałe czy okresowo.

**F.I-03 Krajowy port lotniczy**

Dowolny port lotniczy, który nie jest przeznaczony do obsługi ruchu międzynarodowego.

**F.I-04 Terminal portu lotniczego**

Niezależny obiekt przeznaczony do obsługi pasażerów lub ładunków.

- Terminal pasażerski

Terminal portu lotniczego z infrastrukturą do obsługi pasażerów z uwzględnieniem odprawy pasażerskiej, przeładunku bagażu, bezpieczeństwa, wejścia na pokład i opuszczenia pokładu statku powietrznego przez pasażerów.

- Terminal towarowy

Terminal portu lotniczego przeznaczony wyłącznie do obsługi przesyłek towarowych, z uwzględnieniem przyjmowania i wydawania ładunku, bezpiecznych miejsc magazynowania, bezpieczeństwa i dokumentacji.

**F.I-05 Drogi startowe w porcie lotniczym**

Określony prostokątny obszar na terenie portu lotniczego, przygotowany do lądowania i startu statków powietrznych, posiadający następujące właściwości:

- Rozporządzalna długość rozbiegu

Zadeklarowana długość drogi startowej dostępna i odpowiednia dla rozbiegu startującego statku powietrznego.

- Rozporządzalna długość lądowania  
Długość drogi startowej deklarowana dostępna i odpowiednia dla dobiegu lądującego statku powietrznego.

**F.I-06 Drogi kołowania w porcie lotniczym**

Określona droga na terenie portu lotniczego, wyznaczona do kołowania statku powietrznego, której zadaniem jest zapewnienie połączenia między dwoma częściami portu lotniczego.

**F.I-07 Stanowiska odprawy pasażerskiej**

- Konwencjonalne  
Konwencjonalne stanowisko odprawy pasażerskiej, w którym personel linii lotniczych prowadzi obsługę biletów, znakowanie bagażu, z uwzględnieniem stanowisk szybkiego nadawania bagażu, oraz bezpośrednio wydawanie kart pokładowych.
- Stanowiska samodzielnej odprawy  
Stanowiska umożliwiające odprawę pasażerską i zapewniające automatyczną obsługę biletów, kart pokładowych oraz, w niektórych przypadkach, drukowanie etykiet na bagaż.

**F.I-08 Wyjścia do samolotu dla pasażerów**

Obszar terminalu pasażerskiego, w którym pasażerowie gromadzą się przed wejściem na pokład statku powietrznego.

- a) posiadające bezpośrednio przejście do statku powietrznego (tzw. „rękaw”);  
Wejście posiadające bezpośrednie połączenie ze statkiem powietrznym, umożliwiające wejście na pokład bez konieczności schodzenia do poziomu płyty lotniska i korzystania ze schodów prowadzących do samolotu.
- b) inne  
Wyjścia inne niż wyjścia posiadające bezpośrednie przejście do statku powietrznego

**F.I-09 Parking lotniskowy**

Miejsca parkingowe na terenie portu lotniczego.

- Krótki postój  
Parking, na którym czas maksymalnego dozwolonego postoju wynosi poniżej 24 godzin.
- Średni i długi postój (długoterminowy)  
Parking, na którym czas maksymalnego dozwolonego postoju wynosi 24 godziny lub więcej.  
*W przypadku parkingów położonych w dużej odległości, należy uwzględnić tylko parkingi obsługiwane przez autobusy lotniskowe.*

**F.I-10      Obiekty do obsługi intermodalnego transportu towarowego**

Terminal towarowy na terenie portu lotniczego posiadający inne połączenia transportowe niż drogowe.

**F.I-11      Połączenia z innymi rodzajami transportu**

Obiekty na terenie portu lotniczego zapewniające połączenie z następującymi rodzajami transportu powierzchniowego

a) kolej dużej prędkości

Dostęp do usług kolei dużych prędkości

b) główne połączenia kolejowe

Dostęp do usług głównych połączeń kolejowych

c) metro

Dostęp do metra i usług transportu podziemnego

d) usługi międzymiastowych połączeń autobusowych

Dostęp do usług ekspresowych i międzymiastowych połączeń autokarowych

e) usługi miejskiego transportu autobusowego

Dostęp do usług lokalnego transportu autobusowego



## F.II SPRZĘT TRANSPORTOWY (STATKI POWIETRZNE)

### F.II-01 Statek powietrzny

Każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza uderzającego w powierzchnię ziemi.

*Wyłącza się sterowce i pojazdy na poduszce powietrznej, takie jak poduszkowce. Wyróżniki typów statków powietrznych zostały zawarte w dokumencie ICAO nr 8643. Ponadto ICAO wraz z zespołem ds. bezpieczeństwa lotnictwa handlowego (CAST) opracowały nową taksonomię dla potrzeb poprawnej identyfikacji statków powietrznych. Szczegółowe informacje są dostępne na następującej stronie internetowej: <http://www.intlaviationstandards.org/>.*

### F.II-02 Flota lotnicza

Statek powietrzny zarejestrowany w danym dniu w danym kraju

### F.II-03 Flota operacyjna

Flota operacyjna obejmuje wszystkie statki powietrzne wykorzystywane dla celów handlowych (w tym statki powietrzne okresowo niezdatne do użytku z powodu poważnych wypadków, przeróbek, czynności organów rządowych, takich jak zakaz lotów wydany przez rządowe agencje regulacyjne).

*Do floty operacyjnej nie zalicza się statków powietrznych wykorzystywanych wyłącznie w celach szkoleniowych i komunikacyjnych oraz w lotnictwie prywatnym.*

### F.II-04 Statki powietrzne według przystosowania

#### a) pasażerki statek powietrzny

Statek powietrzny przystosowany do przewozu pasażerów i ich bagażu. Wszelkie ładunki, w tym poczta, przewożone są zwykle w ładowniach pod pokładem samolotu.

#### b) towarowy statek powietrzny

Statek powietrzny przystosowany wyłącznie do przewozu ładunków towaru lub poczty.

*Statkami tymi mogą być przewożone również osoby towarzyszące określonym rodzajom ładunku, np. zwierzętom.*

#### c) statek powietrzny typu combi

Pasażerski statek powietrzny ze zwiększoną możliwością przewozu ładunków towaru na pokładzie pasażerskim.

#### d) statek powietrzny w wersji quick change (szybka zmiana)

Statek powietrzny zaprojektowany w sposób umożliwiający szybką zmianę przystosowania z przewozu pasażerów na przewóz ładunków i odwrotnie.

e) inne

Statek powietrzny, który nie jest wykorzystywany do celów handlowych przewozów lotniczych.

**F.II-05 Statki powietrzne według charakterystyki hałasu**

f) statek powietrzny nieposiadający świadectwa zdatności w zakresie hałasu

Statek powietrzny, który nie został poddany certyfikacji w zakresie zgodności z międzynarodowymi wymogami dotyczącymi hałasu

g) statek powietrzny spełniający wymogi rozdziału II

Statek powietrzny zgodny ze specyfikacją zawartą w rozdziale II załącznika 16 do konwencji chicagowskiej ICAO

h) statek powietrzny spełniający wymogi rozdziału III

Statek powietrzny zgodny ze specyfikacją zawartą w rozdziale III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej ICAO

i) statek powietrzny spełniający wymogi rozdziału IV

Statek powietrzny zgodny ze specyfikacją zawartą w rozdziale IV załącznika 16 do konwencji chicagowskiej ICAO

**F.II-06 Wiek statku powietrznego**

Liczba lat, jaka upłynęła od pierwszej rejestracji statku powietrznego.

**F.III PRZEDSIĘBIORSTWA, WYNIKI GOSPODARCZE I ZATRUDNIENIE****F.III-01 Przedsiębiorstwo**

Jednostka instytucjonalna lub najmniejsza kombinacja jednostek instytucjonalnych, która obejmuje i bezpośrednio lub pośrednio kontroluje wszystkie funkcje niezbędne do prowadzenia swojej działalności produkcyjnej.

*Do wymagań, jakie musi spełniać przedsiębiorstwo, należy jednolita własność lub kontrola. Może ono natomiast prowadzić różnorodną działalność w różnych miejscach.*

**F.III-02 Linia lotnicza (operator wykonujący handlowe przewozy lotnicze)**

Przedsiębiorstwo lotnicze obsługujące statek powietrzny w celach handlowych, które (i) świadczy regularne i nieregularne usługi transportu lotniczego dla ludności w zakresie przewozu pasażerów, poczty lub ładunków oraz (ii) posiada odpowiednie świadectwo urzędu lotnictwa cywilnego wydane przez państwo, w którym zostało założone.

*ICAO nadaje operatorom wykonującym przewozy lotnicze trzyliterowy kod, zgodnie z dokumentem ICAO nr 8585, który jest wymagany od wszystkich linii lotniczych obsługujących trasy międzynarodowe. IATA przyznaje dwuznakowy wyróżnik linii lotniczych zgodnie z postanowieniami rezolucji IATA 762. Dwuznakowe wyróżniki linii lotniczych wykorzystywane są w rezerwacjach, harmonogramach, rozkładach lotów, telekomunikacji, podczas wystawiania biletów, w dokumentach towarowych, dla celów prawnych, taryf lub w innych celach handlowych/przewozowych. W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

*ISIC Rev 4 Draft      Dział 51 Transport lotniczy  
NACE Rev 2            Dział 51 Transport lotniczy*

**F.III-03 Operator portu lotniczego**

Przedsiębiorstwo transportu lotniczego obsługujące port lotniczy prowadzący działalność handlową.

*W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

*ISIC Rev 4 Draft      Klasa 5223 Działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy;  
NACE Rev 2            Klasa 5223 Działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy.*

**F.III-04 Podmiot zapewniający kontrolę ruchu lotniczego**

Przedsiębiorstwo transportu lotniczego świadczące usługi w zakresie kontroli ruchu lotniczego  
*W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

*ISIC Rev 4 Draft      Klasa 5223 Działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy;  
NACE Rev 2            Klasa 5223 Działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy.*

**F.III-05 Dostawca usług lotniskowych**

Przedsiębiorstwo świadczące usługi lotniskowe, takie jak obsługa naziemna statków powietrznych, zaopatrywanie w paliwo, konserwacja i bezpieczeństwo, usługi pasażerskie, np. odprawa pasażerska, przeładunek bagażu, przeładunek towarów oraz inne usługi.

*W ujęciu klasyfikacji działalności uwzględnia się następujące klasy:*

ISIC Rev 4 Draft	Klasa 5223 Działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy; Klasa 5224 Przeładunek towarów.
NACE Rev 2	Klasa 52.23 Działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy; Klasa 52.24 Przeładunek towarów.

**F.III-06 Obrót**

Całkowita kwota zafakturowana przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego w trakcie badanego okresu. Odpowiada ona rynkowej sprzedaży towarów i usług dostarczonych osobom trzecim. Obroty obejmują „pozostałe dochody z działalności operacyjnej”, np. dochody z tytułu koncesji, umów franszyzy, patentów, znaków towarowych oraz podobnych wartości. Obroty obejmują wszelkie cła i podatki nałożone na zafakturowane przez przedsiębiorstwo towary i usługi, z wyjątkiem podatku VAT z faktur wystawianych przez przedsiębiorstwo jego klientom. Obroty obejmują wszelkie inne opłaty obciążające klienta. Odjąć należy obniżki cen, rabaty, opusty oraz wartość zwróconych opakowań, jednak nie skonto kasowe (za płatność gotówką).

*Obroty dotyczą jedynie czynności zwykłych i dlatego nie obejmują sprzedaży środków trwałych. Pomija się również subsydia na działalność otrzymane od władz publicznych.*

**F.III-07 Koszty utrzymania – porty lotnicze**

Wydatki konieczne do zapewnienia kontynuacji działania portu lotniczego poprzez utrzymanie stałej infrastruktury oraz niezbędnego sprzętu.

Jako przykłady takich działań wymienić można konserwację dróg startowych, konserwację sprzętu do przeładunku bagażu oraz sprzętu do przeładunku towarów.

**F.III-08 Koszty utrzymania – statki powietrzne**

Wydatki konieczne do utrzymania statku powietrznego i jego silników w stanie zdatnym do lotu.

*Obejmują one bieżącą konserwację kadłuba i silników statku powietrznego, niezależnie od tego, czy jest ona prowadzona na miejscu czy zlecana podwykonawcom.*

**F.III-09      Zatrudnienie**

Zatrudnienie oznacza liczbę zatrudnionych osób, tj. całkowitą liczbę osób pracujących w przedsiębiorstwie (wliczając pracujących właścicieli, wspólników na stałe pracujących w przedsiębiorstwie oraz bezpłatnie pracujących członków ich rodzin) oraz osób pracujących poza przedsiębiorstwem, które jednak przynależą do niego oraz są bezpośrednio przez nie opłacane (np. przedstawiciele handlowi, pracownicy zaopatrzenia, zespoły remontowe i utrzymania). Zatrudnienie obejmuje osoby nieobecne przez krótki okres (np. urlop chorobowy, urlop płatny lub urlop na cele specjalne) oraz osoby strajkujące, a nie obejmuje osób nieobecnych na czas nieokreślony. Obejmuje ono również osoby pracujące w niepełnym wymiarze czasu, które uznaje się za takie zgodnie z prawem danego państwa, i które zostały zatrudnione, jak również zatrudnianych pracowników sezonowych, uczniów (praktykantów) oraz osoby pracujące w domu.

Liczba zatrudnionych osób nie obejmuje pracowników przekazanych przedsiębiorstwu przez inne przedsiębiorstwa, osób wykonujących prace remontowe i konserwacyjne w badanym przedsiębiorstwie w imieniu innych przedsiębiorstw oraz osób odbywających obowiązkową służbę wojskową. Z drugiej strony osoby będące do dyspozycji przedsiębiorstwa w zakresie czynności handlowych na podstawie umowy długoterminowej (tj. osoby prowadzące prezentacje w domach towarowych) należy raczej uznać za pracowników przedsiębiorstwa, w którym pracują, a nie przedsiębiorstwa, z którym zawarły umowy zatrudnienia.

*Liczba zatrudnionych osób odpowiada średniej liczbie zatrudnionych osób w skali roku.*

**F.III-10      Rodzaje zatrudnienia****a) Administracja ogólna**

Obejmuje personel kierowniczy szczebla centralnego i regionalnego (np. finanse, sprawy prawne, sprawy kadrowe itp.) oraz zarządy.

Kadra kierownicza działów specjalistycznych (realizacja przewozów i ruchu, statki powietrzne, kontrola ruchu lotniczego, budowa i konserwacja dróg startowych i terminali, pomoc w nagłych wypadkach) nie jest wliczona, ale zostaje uwzględniona w statystykach dotyczących konkretnie każdej z tych służb.

**b) Realizacja przewozów i utrzymanie ruchu**

Piloci i obsługa naziemna (z wyłączeniem personelu pokładowego) oraz powiązane jednostki na szczeblu centralnym i regionalnym. Obejmuje turystykę, reklamę oraz działania dotyczące terminali.

**c) Statek powietrzny**

Personel pokładowy, personel wykonujący prace konserwacyjne i działania kontrolne oraz powiązane jednostki na szczeblu centralnym i regionalnym.

**d) Porty lotnicze**

Personel kontroli ruchu lotniczego, personel odpowiedzialny za budowę i konserwację terminali, dróg startowych oraz innych obiektów portu lotniczego oraz nadzór nad nimi, obsługa naziemna, służby ratunkowe.

**e) Pozostała działalność**

Usługi pasażerskie i towarowe, usługi z zakresu przesyłek towarowych itp.

**F.IV RUCH****F.IV-01 Ruch statków powietrznych**

Start lub lądowanie statku powietrznego w porcie lotniczym.

*Dla potrzeb ruchu lotniczego jeden przylot i jeden odlot traktuje się jako dwa ruchy. Wliczony jest cały ruch handlowy statków powietrznych oraz ruch związany z niehandlowymi operacjami lotniczymi o charakterze ogólnym. Wyłącza się loty państwowe, lądowania niepewne (dotknięcie pasa i odlot), za dalekie przyziemienia i nieskuteczne podejścia do lądowania.*

**F.IV-02 Ruch handlowy statków powietrznych**

Ruch statku powietrznego za wynagrodzeniem lub w ramach wynajmu.

*Wlicza się cały ruch handlowy statków powietrznych oraz ruch związany z handlowymi operacjami lotniczymi o charakterze ogólnym.*

**F.IV-03 Odlot statku powietrznego**

Start statku powietrznego.

**F.IV-04 Przylot statku powietrznego**

Lądowanie statku powietrznego.

**F.IV-05 Przerwanie lotu związane z uzyskaniem przychodu**

Przerwa w ruchu w celu wprowadzenia na pokład lub usunięcia z pokładu ładunku generującego przychód.

**F.IV-06 Przerwanie lotu niezwiązane z uzyskaniem przychodu**

Inna przerwa niż przerwa związana z uzyskaniem przychodu.

*Do tego rodzaju przerw w ruchu zaliczają się przerwania lotów do bazy, lotów państwowych, lotów szkoleniowych oraz przerwy techniczne.*

**F.IV-07 Zmiana docelowego portu lotniczego**

Lądowanie statku powietrznego w innym porcie lotniczym niż zaplanowano w planie lotu z powodu trudności operacyjnych lub technicznych powstałych na statku powietrznym lub w docelowym porcie lotniczym.

Zmiany docelowego portu lotniczego mogą być spowodowane nieodpowiednim zachowaniem pasażerów, problemami technicznymi na statku powietrznym, trudnymi warunkami atmosferycznymi, wypadkami lub innymi sytuacjami awaryjnymi w planowanym docelowym porcie lotniczym.

**F.IV-08 Para portów lotniczych**

Para portów lotniczych to dwa porty lotnicze, do podróży między którymi upoważnia bilet pasażera lub część biletu, lub między którymi przesyłki towarów oraz poczty realizowane są na podstawie dokumentu wysyłki lub jego części (lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie dostarczenia poczty).

**F.IV-09 Odległość między portami lotniczymi**

Dla celów statystycznych odległość między portami lotniczymi oznacza długość ortodromy między portami lotniczymi w kilometrach.

*Pomiar opiera się na podstawie współrzędnych portu lotniczego oraz wzoru służącego do obliczenia ortodromy.*

**F.IV-10 Para miast – Miejsce wylotu i miejsce przeznaczenia (ang. On flight origin/destination - OFOD)**

Dwa miasta, do podróży między którymi upoważnia bilet pasażera lub część biletu, lub między którymi przesyłki towarów oraz poczty realizowane są na podstawie dokumentu wysyłki lub jego części (lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie dostarczenia poczty).

*W powszechnym użyciu określenie „para miast” jest czasami stosowane wymiennie z określeniem „para portów lotniczych”.*

**F.IV-11 Etap lotu (ang. flight stage – FS)**

Działanie statku powietrznego od startu do następnego lądowania.

*Nie uwzględnia się przerwy technicznej.*

**F.IV-12 Krajowy etap lotu**

Dowolny etap lotu zrealizowany między punktami znajdującymi się w obrębie granic danego państwa.

*Etapy lotu między państwem a należącymi do niego terytoriami, jak również etapy lotu pomiędzy takimi terytoriami należy klasyfikować jako krajowe.*

**F.IV-13 Międzynarodowy etap lotu**

Etap lotu, którego początek ma miejsce w jednym kraju, a następne lądowanie w innym kraju.

**F.IV-14 Lot**

Działanie statku powietrznego składające się z jednego lub kilku etapów, z wykorzystaniem jednego numeru lotu przypisanego przez linię lotniczą.

- F.IV-15 Lot krajowy**
- Lot obejmujący wyłącznie krajowe etapy lotu, przy czym wszystkie etapy opatrzone są tym samym numerem lotu.
- F.IV-16 Lot międzynarodowy**
- Lot obejmujący jeden lub kilka międzynarodowych etapów lotu, przy czym wszystkie etapy lotu opatrzone są tym samym numerem lotu.
- F.IV-17 Lot handlowy**
- Lot transportowy prowadzony w celu publicznego transportu pasażerów lub towarów i poczty za wynagrodzeniem i w formie wynajmu.
- F.IV-18 Handlowe usługi lotnicze**
- Transportowy lot lub seria lotów w celu publicznego transportu pasażerów lub towarów i poczty za wynagrodzeniem lub w formie wynajmu.
- Usługi lotnicze mogą być regularne lub nieregularne.*
- F.IV-19 Regularne usługi lotnicze**
- Handlowe usługi lotnicze wykonywane zgodnie z opublikowanym rozkładem lub z częstotliwością na tyle regularną, że tworzą łatwo rozpoznawalną, systematyczną serię lotów.
- Obejmują również dodatkowe loty odcinkowe, wynikające z zapotrzebowania przekraczającego możliwości lotów rozkładowych.*
- F.IV-20 Nieregularne usługi lotnicze**
- Handlowe usługi lotnicze inne niż regularne usługi lotnicze.
- F.IV-21 Pasażerskie usługi lotnicze**
- Regularne lub nieregularne usługi lotnicze wykonywane przez statek powietrzny przewożący co najmniej dwóch pasażerów generujących przychód oraz wszystkie loty wykazane w opublikowanych rozkładach lotów jako otwarte dla pasażerów.
- Obejmuje również loty z generującymi przychód pasażerami oraz generującymi przychód towarem i pocztą.*
- F.IV-22 Wszystkie lotnicze usługi przewozów towarowych i pocztowych**
- Regularne lub nieregularne usługi lotnicze wykonywane przez statek powietrzny przewożący generujące przychód ładunki inne niż generujący przychód pasażerowie, tzn. towar i pocztę.



*Wyłącza się loty przewożące co najmniej dwóch pasażerów generujących przychód oraz loty wykazane w publikowanych rozkładach jazdy jako otwarte dla pasażerów. Lotnicze przewozy towarowe i pocztowe są czasami określane łącznie jako przewóz ładunków lotniczych.*

#### **F.IV-23 Działalność lotnictwa ogólnego – działalność handlowa**

Każda działalność handlowa lotnictwa cywilnego inna niż regularne usługi lotnicze oraz nieregularna działalność transportu lotniczego za wynagrodzeniem lub w ramach wynajmu. Ogólne lotnictwo handlowe obejmuje następujące główne kategorie:

- a) taksówki powietrzne;
- b) zdjęcia lotnicze;
- c) loty widokowe;
- d) reklama;
- e) opryski upraw rolniczych;
- f) przeloty medyczne/samolotów sanitarnych;
- g) pozostałe operacje handlowe.

#### **F.IV-24 Działalność lotnictwa ogólnego – działalność niehandlowa**

Każda działalność niehandlowa lotnictwa cywilnego inna niż regularne usługi lotnicze oraz nieregularna działalność transportu lotniczego za wynagrodzeniem lub w ramach wynajmu. Ogólne lotnictwo niehandlowe obejmuje następujące główne kategorie:

- a) lot państwowy;

Jakikolwiek lot statku powietrznego realizowany dla wojska, służb celnych, policji lub innych państwowych służb ścigania.

Każdy lot zgłoszony przez władze państwowe jako „lot państwowy”.

- b) loty szkoleniowe;
- c) loty prywatne;
- d) loty biznesowe;
- e) loty spadochronowe i holowanie szybowców;
- f) zatrzymania w celach technicznych;
- g) loty próbne;

Lot o charakterze niehandlowym wykonany w celu przetestowania statku powietrznego przed jego włączeniem do użytku operacyjnego

- h) lot do bazy;

Lot o charakterze niehandlowym mający na celu bazowanie statku powietrznego dla potrzeb regularnego lub nieregularnego lotu lub usługi.

- i) pozostała działalność niehandlowa.

**F.IV-25 Numer lotu (statku powietrznego)**

Numer lotu to pierwszy opublikowany numer lotu przypisany przez operatora wykonującego przewozy lotnicze do danego lotu. Pasażerowie odbywający lot statkiem powietrznym mogą podróżować w ramach kilku różnych numerów lotów. W tym przypadku znaczenie ma wyłącznie aktywny numer dla danego lotu.

**F.IV-26 Dzielenie oznaczeń linii**

Wykorzystanie numeru lotu jednego operatora dla potrzeb usług/lotów wykonywanych przez innych operatorów.

*Dla celów statystycznych przewoźnikowi przypisywany jest ruch powietrzny, dla którego numer lotu wykorzystywany jest przez kontrolę ruchu lotniczego.*

**F.IV-27 Czas „od bloku do bloku” (ang. block-to-block time)**

Łączny czas (w godzinach i minutach) mierzony od pierwszego ruchu statku powietrznego z punktu startu do jego ostatecznego zatrzymania w punkcie docelowym.

**F.IV-28 Godziny pracy statku powietrznego**

O godzinie pracy statku powietrznego mówimy w przypadku, gdy statek powietrzny działa przez jedną godzinę. Godziny pracy statku powietrznego mierzy się na podstawie czasu „od bloku do bloku”.

**F.IV-29 Średnie dzienne wykorzystanie statku powietrznego – liczba godzin generujących przychód**

Całkowita liczba godzin lotu generujących przychód (loty regularne i czartery) według rodzaju statku powietrznego (czas „od bloku do bloku”) w danym okresie, podzielona przez odpowiednią liczbę rozporządzalnych dni pracy statku powietrznego. „Rozporządzalne dni pracy statku powietrznego” oznaczają sumę dni, w których każdy statek powietrzny może być używany w danym okresie. Do dni rozporządzalnych nie zaliczają się:

- a) Czas, liczony w dniach, między datą zakupu a datą rzeczywistego włączenia do użytku;
- b) Czas, liczony w dniach, następujący po ostatnim locie generującym przychód przed zbyciem;
- c) Czas wyłączenia z użytku w dniach z powodu poważnych wypadków lub przeróbki;
- d) Czas, liczony w dniach, w którym statek powietrzny znajduje się w posiadaniu innych podmiotów lub jest niedostępny z powodu czynności organów rządowych, takich jak zakaz lotów wydany przez rządowe agencje regulacyjne.

Wszystkie pozostałe dni uznaje się za „dni rozporządzalne”, z uwzględnieniem dni koniecznych do przeprowadzenia prac konserwacyjnych lub napraw.

**F.IV-30 Kilometry przebyte przez statek powietrzny**

Kilometry przebyte przez statek powietrzny to suma wartości iloczynów liczby wykonanych lotów na każdym etapie lotu i odległości między portami lotniczymi.

**F.IV-31 Dostępne miejsca pasażerskie**

Ogólna liczba miejsc pasażerskich dostępna w sprzedaży w statku powietrznym wykonującym etap lotu między parą portów lotniczych.

*Wlicza się miejsca już sprzedane na etap lotu, tzn. włącznie z miejscami zajmowanymi przez pasażerów w transzycie bezpośrednim.*

*Wyłącza się miejsca aktualnie niedostępne dla przewozu pasażerów ze względu na ograniczenie maksymalnej masy brutto.*

**F.IV-32 Kilometr miejsca siedzącego w ofercie**

Jednostka miary określająca przemieszczenie na odległość jednego kilometra jednego miejsca siedzącego udostępnianego w pasażerskim statku powietrznym realizującym usługi, do których jest głównie przeznaczony.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta. Wyłącza się manewrowanie i inne podobne przemieszczenia.*

**F.IV-33 Tonokilometr w ofercie**

Jednostka miary określająca przemieszczenie na odległość jednego kilometra jednej tony w udostępnionym statku powietrznym realizującym usługi, do których jest głównie przeznaczony.

*Odległość, jaką należy uwzględnić, to odległość faktycznie przebyta.*

**F.V POMIAR TRANSPORTU****F.V-01 Transport lotniczy**

Przewóz towarów lub pasażerów w ramach ruchu statku powietrznego.

**F.V-02 Handlowy transport lotniczy**

Przewóz towarów lub pasażerów w ramach ruchu handlowego statku powietrznego.

**F.V-03 Krajowy transport lotniczy**

Transport lotniczy w ramach lotu krajowego.

**F.V-04 Międzynarodowy transport lotniczy**

Transport lotniczy w ramach lotu międzynarodowego.

**F.V-05 Miejsce wylotu i miejsce przeznaczenia (OFOD)**

Ruch w ramach handlowych usług lotniczych identyfikowany na podstawie unikalnych numerów lotu, dzielony na pary portów lotniczych według miejsca wejścia na pokład i zejścia z pokładu w tym locie.

*W przypadku pasażerów, ładunków lub poczty, gdy port wejścia na pokład nie jest znany, za punkt wejścia na pokład należy uznać miejsce pochodzenia statku powietrznego; podobnie, jeżeli port zejścia z pokładu nie jest znany, za punkt zejścia z pokładu należy uznać port docelowy statku powietrznego.*

**F.V-06 Pasażer ruchu lotniczego**

Osoba, z wyłączeniem członków załogi i pilotów pełniących służbę, która odbywa podróż drogą powietrzną.

*Wlicza się dzieci trzymane na rękach.*

**F.V-07 Pasażer ruchu lotniczego generujący przychód**

Pasażer, za którego przewóz przewoźnik otrzymuje wynagrodzenie handlowe.

*Definicja ta obejmuje, na przykład (i) pasażerów podróżujących w ramach ogólnie dostępnych ofert promocyjnych (np. dwa bilety w cenie jednego) lub programów lojalnościowych (za zrealizowane punkty programu dla stałych klientów); (ii) pasażerów podróżujących w ramach odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład; (iii) pasażerów podróżujących na podstawie zniżek dla przedsiębiorstw; (iv) pasażerów podróżujących na podstawie preferencyjnych taryf (przedstawiciele organów rządowych, marynarze, wojsko, studenci itd.); Definicja ta nie obejmuje, na przykład, (i) osób podróżujących bezpłatnie; (ii) osób podróżujących na podstawie taryfy lub zniżki dostępnej tylko dla pracowników przewoźników*

*lub ich agentów lub tylko dla celów biznesowych przewoźników; (iii) małych dzieci, które nie zajmują osobnego siedzenia.*

**F.V-08 Pasażer ruchu lotniczego niegenerujący przychodu**

Pasażerowie inni niż pasażerowie generujący przychód.

**F.V-09 Przewiezieni pasażerowie ruchu lotniczego**

Wszyscy pasażerowie określonego lotu (o jednym numerze lotu) liczeni tylko jeden raz i bez powtarzania w każdym etapie tego lotu.

*Wszyscy pasażerowie generujący przychód i niegenerujący przychodu, których podróż rozpoczyna się lub kończy w zgłaszającym porcie lotniczym oraz pasażerowie przejściowi, włączający się do lotu lub opuszczający lot w zgłaszającym porcie lotniczym. Wyłącza się pasażerów w tranzycie bezpośrednim.*

**F.V-10 Pasażerowie końcowi**

Pasażerowie rozpoczynający lub kończący podróż w danym porcie lotniczym.

**F.V-11 Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim**

Pasażerowie, którzy po krótkim zatrzymaniu się kontynuują swą podróż tym samym statkiem powietrznym i lotem o tym samym numerze co lot, którym przybyli. Pasażerowie zmieniający statek powietrzny z powodu problemów technicznych, ale kontynuujący lot o tym samym numerze, są liczeni jako pasażerowie w tranzycie bezpośrednim.

*W niektórych lotach z przystankami pośrednimi w porcie lotniczym następuje zmiana numeru lotu, oznaczająca zmianę z lotu przylotowego na lot wylotowy. Pasażerowie lecący w tych okolicznościach do pośredniego miejsca przeznaczenia kontynuują swą podróż tym samym statkiem powietrznym, więc powinni być liczeni jako pasażerowie w tranzycie bezpośrednim.*

**F.V-12 Pasażerowie transferowi lub w tranzycie pośrednim**

Pasażerowie przylatujący i odlatujący różnymi statkami powietrznymi w ciągu 24 godzin lub tym samym statkiem powietrznym o różnych numerach lotów. Pasażerowie ci są liczeni dwukrotnie: pierwszy raz po przylocie i drugi raz przy odlocie.

*W niektórych lotach z przystankami pośrednimi w porcie lotniczym następuje zmiana numeru lotu, oznaczająca zmianę z lotu przylotowego na lot wylotowy. Pasażerowie lecący do pośredniego miejsca przeznaczenia kontynuują podróż tym samym statkiem powietrznym, więc nie powinni być liczeni jako pasażerowie transferowi lub w tranzycie pośrednim w porcie lotniczym, w którym następuje zmiana numeru lotu.*

**F.V-13 Pasażerowie korzystający z terminala**

Suma pasażerów końcowych i transferowych.

**F.V-14 Pasażerowie ruchu lotniczego na pokładzie**

Wszyscy pasażerowie na pokładzie statku powietrznego podczas lądowania w zgłaszającym porcie lotniczym lub podczas startu ze zgłaszającego portu lotniczego.

*Wszyscy pasażerowie generujący przychód i niegenerujący przychodów znajdujący się na pokładzie statku powietrznego podczas etapu lotu. Z uwzględnieniem pasażerów w transzycie bezpośrednim.*

**F.V-15 Pasażerokilometr**

Pasażerokilometr oznacza przewóz jednego pasażera na odległość jednego kilometra.

**F.V-16 Wskaźnik wykorzystania miejsc na pokładach statków powietrznych**

Pasażerokilometry wyrażone jako procent dostępnych kilometrów-miejsc siedzących.

**F.V-17 Przebyte pasażerokilometry według etapu lotu**

Suma iloczynów liczby pasażerów przewiezionych podczas każdego etapu lotu i odległości między portami lotniczymi.

**F.V-18 Przebyte pasażerokilometry według portów lotniczych wylotu i przeznaczenia**

Iloczyn liczby pasażerów przewiezionych między dwoma portami lotniczymi stanowiącymi miejsce wylotu i miejsce przeznaczenia i odległości między portami lotniczymi.

**F.V-19 Wykonane tonokilometry przewozu pasażerów**

Iloczyn przebytych pasażerokilometrów i ciężaru każdego pasażera z uwzględnieniem zarówno bagażu bezpłatnego, jak i nadbagażu.

*Każdy przewoźnik realizujący przewozy lotnicze może stosować własne wewnętrzne wartości ciężaru pasażerów lub standardową wartość 100 kg (z uwzględnieniem bagażu).*

**F.V-20 Bagaż**

Prywatne mienie pasażerów i członków załogi znajdujące się lub przewożone na pokładzie statku powietrznego za zgodą przewoźnika.

**F.V-21 Ładunek**

Każde mienie przewożone statkiem powietrznym inne niż poczta, zapasy pokładowe i bagaż.

*Dla celów statystycznych kategoria ładunek obejmuje ładunek ekspresowy oraz paczki i bagaż dyplomatyczny, jednak z wyłączeniem bagażu pasażerskiego. Należy wyłączyć wszelkie działania przewozu samochodami ciężarowymi z lotniczymi listami przewozowymi.*

**F.V-22 Masa towarów brutto-brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, wszystkich opakowań i masa własna jednostki transportującej (np. kontenera lotniczego).

**F.V-23 Masa towarów brutto**

Całkowita masa przewożonych towarów, włącznie z opakowaniami, ale z wyłączeniem masy własnej jednostki transportującej (np. kontenera lotniczego).

**F.V-24 Masa własna**

Masa jednostki transportującej (np. kontenera lotniczego) zanim jakkolwiek ładunek zostanie załadowany.

**F.V-25 Ładunek załadowany lub wyładowany**

Cały ładunek i poczta załadowane do lub wyładowane ze statku powietrznego.

*Z kategorii tej wyłączony jest ładunek tranzytowy.*

**F.V-26 Ładunek na pokładzie**

Ładunek znajdujący się na pokładzie statku powietrznego po wyładowaniu w porcie lotniczym oraz po wystartowaniu z portu lotniczego.

*Kategoria ta obejmuje bezpośredni ładunek tranzytowy i jest uwzględniana zarówno jako ładowanie, jak i start.*

**F.V-27 Tonokilometry ładunku przebyte podczas lotu**

Tonokilometr to tona metryczna przewożonego ładunku generującego przychód pokonującego odległość jednego kilometra. Liczbę przebytych tonokilometrów ustala się poprzez pomnożenie całkowitej liczby ton przewożonego ładunku generującego przychód podczas lotu, na odległości między portami lotniczymi.

**F.V-28 Tonokilometry ładunku przebyte według portów lotniczych wylotu i przeznaczenia**

Tonokilometr to tona metryczna przewożonego ładunku generującego przychód pokonującego odległość jednego kilometra. Liczbę przebytych tonokilometrów ustala się poprzez pomnożenie całkowitej liczby ton przewożonego ładunku generującego przychód między dwoma portami lotniczymi będącymi portem wylotu oraz przeznaczenia, na odległości od portu do portu.

**F.V-29 Poczta**

Wysyłka korespondencji i innych obiektów przewożonych na pokładzie statku powietrznego wysłanych i przeznaczonych do doręczenia administracji pocztowej.

*Ładunek ekspresowy oraz paczki stanowiące przesyłki ekspresowe są wyłączone z tej kategorii.*

**F.V-30 Poczta załadowana i wyładowana**

Cała poczta załadowana na pokład lub wyładowana ze statku powietrznego.

*Wyłącza się bezpośredni tranzyt poczty.*

**F.V-31 Poczta na pokładzie**

Cała poczta na pokładzie podczas lotu, włącznie z pocztą załadowaną oraz bezpośrednim tranzytem poczty.

**F.V-32 Bagaż dyplomatyczny**

Torba na pocztę wykorzystywana przez władze do przekazywania oficjalnych pism i przesyłek.

**F.V-33 Tonokilometry przewożonej poczty przebyte podczas lotu**

Tonokilometr to tona metryczna przewożonej poczty generującej przychód pokonującej odległość jednego kilometra. Liczbę przebytych tonokilometrów ustala się poprzez pomnożenie całkowitej liczby ton przewożonej poczty generującej przychód podczas lotu, na odległości między portami lotniczymi.

**F.V-34 Tonokilometry przewożonej poczty przebyte według portów lotniczych wylotu i przeznaczenia**

Tonokilometr to tona metryczna przewożonej poczty generującej przychód pokonującej odległość jednego kilometra. Liczbę przebytych tonokilometrów ustala się poprzez pomnożenie całkowitej liczby ton przewożonej poczty między portami lotniczymi będącymi portem wylotu oraz przeznaczenia, na odległości od portu do portu.

**F.V-35 Ładunek/poczta ogółem**

Liczba całkowitego ładunku i poczty, zarówno załadowanych jak i wyładowanych, w zgłaszającym porcie lotniczym. Należy wyłączyć wszelkie działania przewozu samochodami ciężarowymi z lotniczymi listami przewozowymi.

*Ładunek i poczta wspólnie są niekiedy określane jako przewożony ładunek.*



**F.V-36 Kategorie towarów przewożonych drogą powietrzną**

Towary w transporcie mogą być zaklasyfikowane pod względem rodzaju.

*Przykładami systemów klasyfikacji są wykaz NST 2007 (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics), zastępujący nomenklaturę CSTE (Commodity Classification for Transport Statistics in Europe – EKG ONZ) oraz nomenklatura NST/R (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics/ revised - Eurostat).*

**F.V-37 Towary niebezpieczne**

Przez klasy towarów niebezpiecznych przewożonych transportem drogowym rozumie się klasy zdefiniowane w piętnastym poprawionym wydaniu zaleceń ONZ dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, ONZ, Genewa 2007 r.

- Klasa 1: materiały wybuchowe;
- Klasa 2: gazy;
- Klasa 3: materiały ciekłe zapalne;
- Klasa 4: materiały stałe zapalne, materiały samozapalne, materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne;
- Klasa 5: materiały utleniające i nadtlenki organiczne;
- Klasa 6: materiały trujące i zakaźne;
- Klasa 7: materiały promieniotwórcze;
- Klasa 8: materiały żrące;
- Klasa 9: różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

**F.V-38 Przewożona masa płatna**

Generujące przychód obciążenie pasażerami, bagażem, ładunkiem i przewożoną w statku powietrznym pocztą mierzone w tonach metrycznych.

**F.V-39 Zrealizowane tonokilometry generujące przychód**

Tonokilometr to tona metryczna ładunku generującego przychód pokonującego odległość jednego kilometra. Liczba pokonanych tonokilometrów stanowi sumę wyniku uzyskanego poprzez pomnożenie całkowitej liczby ton wszystkich kategorii ładunku generującego przychód, na każdym odcinku lotu, przez odległość między portami lotniczymi.

**F.V-40 Wskaźnik masy obciążenia**

Całkowita liczba przebytych tonokilometrów wyrażona jako procent dostępnych tonokilometrów.

**F.VI ZUŻYCIE ENERGII**

**F.VI-01 Zużycie energii w transporcie powietrznym**

Energia końcowa zużyta przez napęd, moc i ogrzewanie statku powietrznego.

**F.VI-02 Tona ekwiwalentu ropy (TOE)**

Jednostka miary zużycia energii: 1 TOE = 0,041868 TJ.

*Współczynniki przeliczeniowe przyjęte przez Międzynarodową Agencję Energetyki (IEA) dla nafty są następujące:*

- Nafta 1,045.

**F.VI-03 Dżul**

Jednostka miary zużycia energii:

1 teradżul =  $10^{12}$  J =  $2,78 \times 10^5$  kWh,

1 teradżul = 23,88459 TOE.

## F.VII WYPADKI W LOTNICTWIE

### F.VII-01 Wypadek

Zdarzenie związane z eksploatacją samolotu, które miało miejsce pomiędzy czasem, w którym pierwsza osoba weszła na pokład z zamiarem odbycia lotu, a czasem, w którym opuściły pokład wszystkie osoby, w którym:

a) Osoba odniosła śmiertelne lub ciężkie obrażenia

W sytuacji, w której doszło do tego wskutek przebywania na pokładzie samolotu lub bezpośredniego kontaktu z którąkolwiek częścią samolotu, włącznie z częściami, które zostały odłączone od statku powietrznego, lub bezpośrednim narażeniem na podmuch silnika, z wyjątkiem sytuacji, w której do obrażeń doszło z przyczyn naturalnych, obrażenia spowodowane zostały z winy danej osoby lub innych osób lub jeśli obrażenia zostały odniesione przez pasażerów podróżujących bez ważnego biletu ukrywających się poza obszarem udostępnianym zwykle pasażerom i obsłudze.

b) Samolot doznaje uszkodzenia lub awarii konstrukcyjnej

W przypadku, w którym narusza to stabilność strukturalną, przebieg lotu lub zdolność statku powietrznego do prowadzenia lotu i zazwyczaj pociąga za sobą konieczność dokonywania poważnych napraw lub wymiany uszkodzonej części, z wyjątkiem awarii silnika lub zniszczenia. W przypadku, w którym zniszczenie ogranicza się do silnika, jego osłony lub osprzętu lub uszkodzenia ograniczają się do śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, opon, zespołów hamulcowych, owiewek, małych wgniecień lub przebić poszycia samolotu.

c) Samolot zaginął lub znajduje się w miejscu całkowicie niedostępnym

*Statek powietrzny uznaje się za zaginiony w przypadku, w którym oficjalna akcja poszukiwawcza została zakończona i nie ustalono miejsca spoczynania szczątków.*

### F.VII-02 Zdarzenie

Wydarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją samolotu, które ma lub może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.

### F.VII-03 Poważne zdarzenie.

Zdarzenie związane z wystąpieniem okoliczności wskazujących bliską możliwość wystąpienia wypadku lotniczego.

*Różnicę między wypadkiem a poważnym zdarzeniem stanowi wyłącznie skutek. Przypadki poważnych zdarzeń można znaleźć w sprawozdaniu ICAO Accident/Incident Reporting Manual.*

### F.VII-04 Obrażenia śmiertelne

Obrażenia, wskutek których nastąpił zgon w ciągu trzydziestu dni od wypadku, są uznawane za obrażenia śmiertelne.

### F.VII-05 Obrażenia niebędące obrażeniami śmiertelnymi

Obrażenia inne niż śmiertelne, poniesione przez osobę w wypadku.

**F.VII-06 Poważne obrażenia**

Obrażenia inne niż śmiertelne, poniesione przez osobę wskutek wypadku, które:

- a) wymagają hospitalizacji przez ponad 48 godzin, rozpoczętej w ciągu 7 dni od dnia odniesienia obrażeń, lub
- b) spowodowały złamanie dowolnej kości (z wyjątkiem prostych złamań palców u rąk i nóg lub nosa), lub
- c) stanowią rany szarpane powodujące silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien, lub
- d) spowodowały uszkodzenia organów wewnętrznych, lub
- e) spowodowały oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub oparzenia na powierzchni ciała większej niż 5%, lub
- f) spowodowane zostały potwierdzonym kontaktem z materiałami zakaźnymi lub radioaktywnymi.

**F.VII-07 Lekkie obrażenia**

Obrażenia inne niż śmiertelne i poważne obrażenia poniesione przez osobę w wypadku.

**F.VII-08 Państwo zdarzenia**

Państwo, na którego terytorium doszło do wypadku lub zdarzenia.

**F.VII-09 Państwo przewoźnika**

Państwo, w którym mieści się główna siedziba przedsiębiorstwa przewoźnika lub, jeśli nie istnieje tego typu siedziba, miejsce stałego pobytu przewoźnika.

**F.VII-10 Państwo rejestracji**

Państwo, w którego rejestrze figuruje statek powietrzny.

**F.VII-11 Wypadek na terenie kraju**

Wypadek na terytorium państwa.

**F.VII-12 Wypadek statku powietrznego figurującego w rejestrze krajowym**

Wypadek z udziałem statku powietrznego figurującego w rejestrze krajowym danego państwa.

## **G. INTERMODALNY TRANSPORT TOWAROWY**

## **G.I WPROWADZENIE**

### **G.I-01 Intermodalny transport towarowy**

Multimodalny transport towarów to przewóz towaru w jednej i tej samej jednostce transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolejno kilku rodzajów transportu bez przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu.

*Jednostką transportu intermodalnego może być np. kontener, nadwozie wymienne, pojazd drogowy, pojazd szynowy lub statek.*

*Ruch powrotny pustych kontenerów/nadwozi wymiennych oraz pustych towarowych pojazdów drogowych/przyczep nie jest jako taki częścią transportu intermodalnego, ponieważ nie przewozi się wtedy żadnych towarów. Takie przemieszczenia są kojarzone z transportem intermodalnym i pożądanym jest, aby dane dotyczące przemieszczania pustych jednostek były gromadzone wraz z danymi o transporcie intermodalnym.*

### **G.I-02 Multimodalny transport towarowy**

Przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu.

*Transport intermodalny jest szczególnym rodzajem transportu multimodalnego.*

*Międzynarodowy transport intermodalny odbywa się często na podstawie umowy regulującej cały przewóz multimodalny.*

### **G.I-03 Kombinowany transport towarowy**

Transport intermodalny, w którym główna część przewozu odbywa się koleją, śródlądową drogą wodną lub drogą morską, a początkowy lub końcowy etap przewozu realizowany transportem drogowym jest możliwie jak najkrótszy.

*Zgodnie z dyrektywą UE 92/106/WE odległość drogowa (mierzona w linii prostej) nie powinna przekraczać 100 km dla transportu drogowo-kolejowego i 150 km dla transportu łączonego drogowego i śródlądową drogą wodną lub drogowo-morskiego.*

### **G.I-04 Jednoczesne użycie dwóch środków transportu (Aktywny rodzaj)/(Pasywny rodzaj)**

Intermodalny transport towarów przy jednoczesnym użyciu dwóch rodzajów transportu, gdzie jeden (pasywny) środek transportu jest przewożony przez drugi (aktywny) środek transportu, który zapewnia trakcję i zużywa energię np. transport kolejowo–drogowy, transport drogowo–morski i transport kolejowo–morski.

*Transport „piggyback” jest synonimem przewozu kolejowo-drogowego.*

### **G.I-05 Transport „piggyback”**

Transport kolejowy pojazdów drogowych.

*Pierwotnie termin ten stosowano w odniesieniu do kolejowego transportu naczep. Obecnie jednak używa się go również dla określenia transportu pojazdów drogowych w rozumieniu ogólnym.*

**G.I-06 Ruchoma droga**

Transport kompletnych pojazdów drogowych przy użyciu technik wjazd-zjazd składami kolejowymi z wagonami niskopodłogowymi.

*Przykładem ruchomej drogi jest transport ciężarówek przez Eurotunel.*

**G.I-07 Transport towarowego mechanicznego pojazdu drogowego wraz z kierowcą**

Transport kompletnego towarowego mechanicznego pojazdu drogowego wraz z kierowcą innym rodzajem transportu (na przykład drogą morską lub koleją).

**G.I-08 Transport drogowego towarowego mechanicznego pojazdu drogowego bez kierowcy**

Transport towarowych mechanicznych pojazdów drogowych lub przyczep bez kierowcy innym rodzajem transportu (na przykład drogą morską lub koleją).

**G.I-09 Rodzaj transportu**

Metoda transportu zastosowana do przewozu towarów i pasażerów.

*Dla celów sprawozdawczości statystycznej należy stosować następujące metody transportu:*

- a) nieznanego rodzaju transportu;*
- b) transport kolejowy;*
- c) transport drogowy;*
- d) śródlądowa droga wodna;*
- e) transport morski;*
- f) transport rurociągowy;*
- g) transport lotniczy.*

*Klasyfikacja może być stosowana jedynie w odniesieniu do aktywnego rodzaju transportu lub kombinacji rodzajów aktywnego i pasywnego. W tym drugim przypadku należy stosować kod dwucyfrowy, w którym pierwsza cyfra wskazuje rodzaj aktywny, a druga – rodzaj pasywny.*

**G.I-10 Łańcuch przewozowy**

Sekwencja rodzajów transportu zastosowanych w celu przemieszczenia towarów z miejsca pochodzenia do miejsca przeznaczenia. W łańcuchu przewozowym ma miejsce co najmniej jeden przeładunek.

*Towary nie muszą być przewożone w tej samej jednostce ładunkowej w całym łańcuchu przewozowym. Napełnianie i opróżnianie jednostek transportu intermodalnego może odbywać się podczas przewozu.*

**G.I-11 Terminal transportu intermodalnego**

Miejsce wyposażone na potrzeby przeładunku i składowania jednostek transportu intermodalnego (ITU) między poszczególnymi etapami transportu.

*Koncepcja „gwiazdzista” dotyczy odbioru w punkcie centralnym (piasta) i dystrybucji w różnych kierunkach (szprychy). Piasta stanowi punkt centralny odbioru, sortowania, przeładunku i dystrybucji towarów dla danego regionu.*

**G.II SPRZĘT****G.II-01 Jednostka ładunkowa**

Kontener, nadwozie wymienne.

*Platformy ładunkowe (zob. G.II-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim włączone są jako specjalny rodzaj kontenerów.*

**G.II-02 Jednostka transportu intermodalnego (ITU)**

Kontener, nadwozie wymienne lub naczepa/towarowy mechaniczny pojazd drogowy przystosowany do transportu intermodalnego.

**G.II-03 Kontener**

Specjalna skrzynia do przewozu ładunków, wzmocniona i przystosowana do piętrzenia, którą można przenosić w systemie poziomym i pionowym. Techniczna definicja kontenera jest następująca:

Element wyposażenia transportowego, który:

- a) ma trwały charakter i jest dostatecznie wytrzymały do wielokrotnego użycia;
- b) jest specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia przewozu towarów bez bezpośredniego przeładunku, co najmniej jednym rodzajem transportu;
- c) jest wyposażony w urządzenia pozwalające na jego szybkie przemieszczanie, w szczególności przemieszczanie z jednego rodzaju transportu na drugi;
- d) jest zaprojektowany w sposób ułatwiający załadunek i rozładunek;
- e) jest przystosowany do piętrzenia oraz;
- f) ma wewnętrzną pojemność równą 1 m<sup>3</sup> lub większą.

*Wyłącza się nadwozia wymienne.*

*Pomimo że platformy ładunkowe (zob. G.II-09 poniżej) wykorzystywane w transporcie morskim nie mają pojemności wewnętrznej, przez co nie spełniają kryterium określonego w lit. f), należy uznać je za szczególny rodzaj kontenerów i dlatego włącza się je do tej kategorii.*

**G.II-04 Rozmiary kontenerów**

Główne rozmiary kontenerów są następujące:

- a) kontener ISO o długości 20 stóp (długość 20 stóp, szerokość 8 stóp);
- b) kontener ISO o długości 40 stóp (długość 40 stóp, szerokość 8 stóp);
- c) kontener ISO o długości przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp długości;
- d) kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp;
- e) kontener bardzo wysoki (kontener dużych rozmiarów);
- f) kontener lotniczy (kontener spełniający normy określone dla transportu lotniczego).

*Kontenery mają zwykle wysokość 8 stóp, ale występują również inne wysokości. Kontenery wysokie to kontenery, których wysokość wynosi 9,5 stopy. Kontenery bardzo wysokie to kontenery o rozmiarach przekraczających rozmiary ISO. Zalicza się do nich kontenery o długości 45, 48 i 53 stóp.*

*Kontenery o rozmiarach sklasyfikowanych w lit. a) do e) określa się jako kontenery duże.*



**G.II-05 Masa własna kontenera**

Masa własna kontenera wliczona jest do całkowitej masy towarów przewożonych w kontenerach, zwanej również masą brutto-brutto towarów. Masę brutto towarów przewożonych w kontenerach można wyliczyć na podstawie masy brutto-brutto poprzez odjęcie masy własnej kontenera i odwrotnie. W przypadku braku informacji o masie własnej można ją oszacować stosując poniższe średnie.

*Masę własną kontenera można oszacować następująco:*

a) kontener ISO o długości 20 stóp	2,3 tony.
b) kontener ISO o długości 40 stóp	3,7 tony.
c) kontener ISO o dł. przekraczającej 20 stóp, ale nie większej niż 40 stóp	3,0 tony.
d) kontener ISO o długości przekraczającej 40 stóp	4,7 tony.

**G.II-06 Rodzaje kontenerów**

Do głównych rodzajów kontenerów określonych w normach ISO – Informator o kontenerach towarowych, należą:

1. Kontenery zamknięte (zwykłe, uniwersalne),
2. Kontenery specjalnego przeznaczenia
  - kontener wentylowany zamknięty,
  - kontener otwarty (bez dachu),
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą i pełną nadbudową,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i stałymi ścianami szczytowymi,
  - kontener na platformie z otwieraną ścianą, niepełną nadbudową i składanymi ścianami szczytowymi,
  - platforma kontenerowa;
3. Kontenery na konkretne ładunki
  - kontener izotermiczny,
  - kontener izolowany,
  - kontener chłodzony - (środek chłodniczy jednorazowego użytku),
  - kontener chłodzony mechanicznie,
  - kontener ogrzewany,
  - kontener chłodzony i ogrzewany,
  - kontener zbiornikowy,
  - kontener zamknięty na ładunki sypkie,
  - kontener na konkretne ładunki (takie jak samochody, inwentarz żywy i inne), oraz
  - kontener wykorzystywany w transporcie lotniczym.

**G.II-07 TEU (ang. twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp)**

Jednostka statystyczna odpowiadająca kontenerowi ISO o długości 20 stóp (6,10 m) stanowi standardowy sposób pomiaru kontenerów o różnych pojemnościach oraz opisu pojemności kontenerowców i terminali kontenerowych. Jeden kontener ISO 20 stóp równy jest jednej jednostce TEU.

*Jeden kontener ISO 40 stóp równy jest dwóm jednostkom TEU.*

*Jeden kontener ISO o długości między 20 a 40 stóp równy jest 1,5 jednostki TEU.*

*Jeden kontener o długości ponad 40 stóp równy jest 2,25 jednostki TEU.*

**G.II-08 Nadwozie wymienne**

Jednostka przewozu towarów dostosowana do rozmiarów pojazdu drogowego i wyposażona w urządzenia do przemieszczania między różnymi środkami transportu, zwykle drogowego/kolejowego.

*Jednostki takie nie były pierwotnie przystosowane do piętrzenia po napełnieniu lub podwyższeniu. Obecnie możliwe jest spiętrzanie wielu takich jednostek, jakkolwiek nie w takim samym zakresie jak w przypadku kontenerów. Główną cechą odróżniającą te jednostki od kontenerów jest ich optymalne dostosowanie do rozmiarów pojazdu drogowego. Takie jednostki wymagają zatwierdzenia UIC przed ich użyciem w transporcie kolejowym. Niektóre nadwozia wymienne posiadają składane podpory, na których jednostka stoi, gdy nie jest połączona z pojazdem.*

**G.II-09 Platforma ładunkowa**

Ładowalna platforma bez nadbudowy, lecz o długości i szerokości równej wymiarom podstawy kontenera oraz wyposażona w górne i dolne naroża zaczepowe kontenera.

*Jest to termin alternatywny, używany w przypadku niektórych rodzajów kontenerów specjalnego przeznaczenia, takich jak kontenery platformy oraz kontenery na platformie z niepełną nadbudową.*

**G.II-10 Wagon kolejowy do transportu intermodalnego**

Wagon specjalnie zbudowany i wyposażony na potrzeby przewozu jednostek transportu intermodalnego (ITU) oraz innych towarowych pojazdów drogowych.

*Rodzaje wagonów:*

- *wagon kieszeniowy: wagon kolejowy wyposażony w kieszeń w celu umieszczenia zespołu wał osiowy/koło naczepy;*
- *wagon koszowy: wagon kolejowy wyposażony w demontowaną ramę dostosowaną do mocowania pionowo w celu umożliwienia załadunku i rozładunku naczep lub drogowych pojazdów silnikowych;*
- *wagon typu „spine”: wagon kolejowy o podwoziu dostosowanym do przewozu naczep*
- *wagon niskopodłogowy: wagon kolejowy o niskiej platformie ładunkowej przeznaczony do przewozu między innymi ITU;*
- *wagon niskopodłogowy: wagon kolejowy o obniżonej podłodze, która po złączeniu umożliwia zjazd;*
- *wagon kontenerowy: wagon kolejowy przeznaczony do przewozu kontenerów ułożonych jeden na drugim;*
- *naczepa dwumodalna: naczepa drogową, która może być przekształcona w wagon kolejowy poprzez dodanie szynowego wózka podwozia.*

**G.II-11 Jednostka toczna (ro-ro)**

Sprzęt kołowy do przewozu towarów, taki jak samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa, którym można wjechać lub który można wholować na statek lub pociąg.

*Definicja ta obejmuje przyczepy portowe i pokładowe.*

**G.II-12 Suwnica bramowa**

Suwnica składająca się z bramy poziomej na podporach, które są przymocowane na stałe lub poruszają się po stałym torze lub na gumowych oponach, o stosunkowo ograniczonym zasięgu manewru. Ładunek można przemieszczać poziomo, pionowo i na boki.

*Tego rodzaju suwnice zwykle obsługują przeładunek między drogą/koleją lub statkiem/nabrzeżem.*

**G.II-13 Wóz bramowy**

Urządzenie podnoszące na oponach gumowych przeznaczone do przemieszczania lub piętrzenia kontenerów na równej wzmocnionej powierzchni.

**G.II-14 Wózek podnośnikowy**

Pojazd ciągnikowy wyposażony z przodu w sprzęt do podnoszenia, piętrzenia lub przesuwania jednostek transportu intermodalnego.

**G.II-15 Wózek widłowy**

Pojazd wyposażony w napędzane elektrycznie poziome widły umożliwiające podnoszenie, przesuwanie lub piętrzenie palet, kontenerów lub nadwozi wymiennych. Kontenery i nadwozia wymienne są zwykle puste.

**G.II-16 Zawiesie**

Regulowane oprzyrządowanie na sprzęcie podnoszącym przeznaczone do połączenia górnych naroży zaczepowych jednostki transportu intermodalnego.

Wiele zawiesi posiada również ramiona chwytne, które zaczepiane są za szyny jednostki transportu intermodalnego.

## Spis

**A. TRANSPORT KOLEJOWY**

Benzyna silnikowa; A.VI-04  
Bocznica prywatna; A.I-05  
Bocznice; A.I-04  
Ciągnik silnikowy lekkiej kolei; A.II.A-08  
Ciężki olej opałowy (pozostałościowy); A.VI-06  
Długość użytkowanych linii; A.I-16  
Dźwul; A.VI-03  
Energia elektryczna; A.VI-10  
Gazy płynne (lpg); A.VI-07  
Główna linia kolejowa; A.I-12  
Intermodalny terminal transportu kolejowego; A.I-25  
Istotne uszkodzenie taboru, torów, innych obiektów lub szkoda dla środowiska; A.VII-05  
Jednostka ładunkowa; A.II.B-01  
Jednostka toczna (ro-ro); A.II.B-12  
Jednostka transportu intermodalnego (itu); A.II.B-02  
Kategorie osób w statystykach wypadków kolejowych; A.VII-16  
Kategorie towarów przewożonych koleją; A.V-21  
Kilometr miejsca siedzącego w ofercie; A.IV-12  
Kilometr pojazdu ciągnionego; A.IV-09  
Kilometr pojazdu trakcyjnego; A.IV-08  
Klatka toczna, kontener toczny, paleta toczna; A.II.B-11  
Kolizje (kolizje pociągów), włącznie z kolizjami z udziałem przeszkód w prześwicie torów; A.VII-11  
Kontener; A.II.B-03  
Konwencjonalna linia kolejowa; A.I-13  
Konwencjonalny pojazd kolejowy dużej prędkości; A.II.A-04  
Krajowy transport kolejowy; A.V-03  
Linia; A.I-06  
Linia kolei lekkiej; A.I-09  
Linia kolejowa; A.I-11  
Linia zelektryfikowana; A.I-07  
Lokomotywa; A.II.A-07  
Maksymalna prędkość operacyjna; A.I-19  
Manewrowanie; A.IV-02  
Masa towarów brutto; A.V-18  
Masa towarów brutto-brutto; A.V-17  
Masa własna; A.V-19  
Masa własna kontenera; A.II.B-05  
Metro; A.I-08  
Międzynarodowy transport kolejowy; A.V-04  
Międzynarodowy transport towarów koleją – towary wyładowane (przywożone); A.V-28  
Międzynarodowy transport towarów koleją – towary załadowane (wywożone); A.V-27  
Miejsce rozładunku; A.V-32  
Miejsce wejścia do pojazdu; A.V-12  
Miejsce wyjścia z pojazdu; A.V-13  
Miejsce załadunku; A.V-31  
Nadwozie wymienne; A.II.B-08  
Nośność wagonu; A.II.A-32  
Obrót; A.III-07  
Odcinek sieci kolejowej; A.I-18  
Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy); A.VI-05  
Osoba zabita (śmiertelność); A.VII-09  
Paleta; A.II.B-10  
Pasażer kolejowy; A.V-06  
Pasażer kolejowy generujący przychód; A.V-07  
Pasażer kolejowy wsiadający do pojazdu; A.V-09  
Pasażer kolejowy wysiadający z pojazdu; A.V-10  
Pasażerokilometr kolejowy (pkm); A.V-08  
Pasażerski pojazd kolejowy; A.II.A-10  
Platforma ładunkowa; A.II.B-09

Pociąg; A.IV-05  
Pociągokilometr; A.IV-07  
Podróż pasażera kolejowego; A.V-11  
Podróż pojazdu kolejowego; A.IV-04  
Pojazd kolejowy; A.II.A-01  
Pojazd kolejowy dużej prędkości; A.II.A-02  
Pojazd kolejowy dużej prędkości dostosowany do przechylania; A.II.A-03  
Pojazd lekkiej kolei; A.II.A-13  
Pojazd taboru metra; A.II.A-11  
Pojazd trakcyjny; A.II.A-06  
Połączenie w towarowym transporcie kolejowym; A.V-30  
Poważne wypadki; A.VII-04  
Poważny wypadek z ofiarami; A.VII-08  
Pożar taboru kolejowego; A.VII-15  
Przedsiębiorstwo kolejowe; A.III-01  
Przedsiębiorstwo zintegrowane; A.III-04  
Przesyłka; A.V-14  
Przewoźnik kolejowy; A.III-02  
Przyczepa do wagonu silnikowego; A.II.A-14  
Przystanek; A.I-23  
Ranny; A.VII-10  
Rodzaje kontenerów; A.II.B-06  
Rodzaje pociągów; A.IV-06  
Rodzaje przesyłek; A.V-15  
Rodzaje przewożonych ładunków; A.V-22  
Rodzaje transportu kolejowego; A.V-02  
Rodzaje zatrudnienia; A.III-06  
Rozmiary kontenerów; A.II.B-04  
Ruch kolejowy; A.IV-01  
Ruch kolejowy na terytorium krajowym; A.IV-03  
Samobójstwo; A.VII-02  
Sieć kolejowa; A.I-17  
Skład pociągu; A.II.A-05  
Skrajnia ładunku kolejowego; A.I-20  
Specjalna linia kolei dużej prędkości; A.I-14  
Stacja kolejowa; A.I-21  
Stacja rozrządowa; A.I-24  
Teu (ang. Twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp); A.II.B-07  
Teu-kilometr; A.V-23  
Tona ekwiwalentu ropy (toe); A.VI-02  
Tonokilometr (tkm); A.V-20  
Tonokilometr pojazdu ciągnionego brutto; A.IV-14  
Tonokilometr pojazdu ciągnionego brutto-brutto; A.IV-13  
Tonokilometr w ofercie; A.IV-10  
Tor; A.I-01  
Tor bieżący; A.I-03  
Tor zelektryfikowany; A.I-02  
Towary niebezpieczne; A.V-24  
Towary przewożone koleją; A.V-16  
Towary w tranzycie koleją; A.V-29  
Towary wyładowane; A.V-26  
Towary załadowane; A.V-25  
Tramwaj; A.I-10  
Tramwaj; A.II.A-12  
Transport kolejowy; A.V-01  
Tranzyt kolejowy; A.V-05  
Usiłowanie popełnienia samobójstwa; A.VII-03  
Wagon będący własnością prywatną; A.II.A-21  
Wagon będący własnością przedsiębiorstwa kolejowego; A.II.A-20  
Wagon chłodnia; A.II.A-24  
Wagon izolowany; A.II.A-23  
Wagon kryty; A.II.A-22

Wagon obsługowy; A.II.A-18  
Wagon ogrzewany; A.II.A-26  
Wagon pasażerski; A.II.A-15  
Wagon przeznaczony do transportu intermodalnego (zob. Pkt g.ii-10); A.II.A-31  
Wagon silnikowy; A.II.A-09  
Wagon towarowy; A.II.A-19  
Wagon-chłodnia z chłodzeniem mechanicznym; A.II.A-25  
Wagon-cysterna; A.II.A-29  
Wagonokilometr; A.IV-11  
Wagon-platforma; A.II.A-28  
Wagon-silos; A.II.A-30  
Wagon-węglarka; A.II.A-27  
Węgiel brunatny - lignit; A.VI-09  
Węgiel kamienny; A.VI-08  
Wiek pojazdu kolejowego; A.II.A-33  
Wspólna stacja kolejowa; A.I-22  
Wydatki inwestycyjne na infrastrukturę; A.III-08  
Wydatki inwestycyjne na tabor kolejowy; A.III-09  
Wydatki na utrzymanie infrastruktury; A.III-10  
Wydatki na utrzymanie taboru kolejowego; A.III-11  
Wykolejenie; A.VII-12  
Wypadek; A.VII-01  
Wypadek z ofiarami; A.VII-07  
Wypadki na przejazdach kolejowych; A.VII-13  
Wypadki z udziałem osób spowodowane przez tabor kolejowy w ruchu; A.VII-14  
Wypadki związane z transportem towarów niebezpiecznych; A.VII-17  
Zarządca infrastruktury; A.III-03  
Zatrudnienie; A.III-05  
Zdolność przewozu pasażerów: miejsca siedzące i leżące; A.II.A-16  
Zdolność przewozu pasażerów: miejsca stojące; A.II.A-17  
Zmodernizowana linia kolei dużej prędkości; A.I-15  
Znaczące zakłócenie ruchu; A.VII-06  
Zużycie energii w transporcie kolejowym; A.VI-01

**B. TRANSPORT DROGOWY**

Autobus; B.II.A-15  
Autokar; B.II.A-16  
Autokar, bus lub mikrobus; B.II.A-14  
Autostrada; B.I-06  
Benzyna silnikowa; B.VI-04  
Bus / mikrobus; B.II.A-17  
Ciągnik rolniczy; B.II.A-28  
Ciągnik samochodowy; B.II.A-27  
Ciemność; B.VII-17  
Ciężko ranny;; B.VII-07  
Data pierwszej rejestracji pojazdu mechanicznego; B.II.A-44  
Długość drogi; B.I-17  
Droga; B.I-01  
Droga dla rowerów; B.I-16  
Droga ekspresowa; B.I-07  
Droga klasy e; B.I-10  
Droga na obszarze zabudowanym: droga miejska; B.I-08  
Droga nieutwardzona; B.I-03  
Droga poza obszarem zabudowanym; B.I-09  
Droga utwardzona; B.I-02  
Dżul; B.VI-03  
Energia elektryczna; B.VI-08  
Energia silnika; B.II.A-42  
Gazy płynne (lpg); B.VI-06  
Inna nawierzchnia drogi; B.VII-20  
Jednostka ładunkowa; B.II.B-01  
Jednostka transportu intermodalnego (itu); B.II.B-02  
Jezdnia; B.I-11  
Kabotażowy transport drogowy; B.V-03  
Kategoria drogi; B.I-05  
Kierowca uczestniczący w wypadku drogowym; B.VII-09  
Klatka toczna, kontener toczny, paleta toczna; B.II.B-11  
Kontener; B.II.B-03  
Krajowy pojazd drogowy; B.II.A-03  
Krajowy transport drogowy; B.V-02  
Ładowność; B.II.A-35  
Lekko ranny;; B.VII-08  
Masa pojazdu brutto (prawnie dopuszczalna masa maksymalna); B.II.A-38  
Masa towarów brutto; B.V-20  
Masa towarów brutto-brutto; B.V-19  
Masa własna; B.V-21  
Masa własna kontenera; B.II.B-05  
Masa własna pojazdu; B.II.A-41  
Mechaniczny (silnikowy) pojazd drogowy; B.II.A-06  
Mechaniczny pojazd drogowy specjalnego przeznaczenia; B.II.A-34  
Międzynarodowy transport drogowy; B.V-04  
Miejsce rozładunku; B.V-34  
Miejsce wejścia do pojazdu; B.V-16  
Miejsce wyjścia z pojazdu; B.V-17  
Miejsce załadunku; B.V-33  
Miejski ruch drogowy; B.IV-04  
Miejski transport drogowy; B.V-07  
Motocykl; B.II.A-10  
Motorower; B.II.A-09  
Mrok (lub sytuacja nieznana); B.VII-18  
Naczepa; B.II.A-31  
Nadwozie wymienne; B.II.B-08  
Obrót; B.III-10



Obszar miejski; B.I-18  
Ofiara (wypadku); B.VII-04  
Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy); B.VI-05  
Osoba zabita; B.VII-05  
Paleta; B.II.B-10  
Paliwo zastępcze; B.II.A-43  
Pas dla autobusów; B.I-13  
Pas dla rowerów; B.I-15  
Pas ruchu; B.I-12  
Pas tramwajowy; B.I-14  
Pasażer pojazdu drogowego; B.V-08  
Pasażer pojazdu drogowego wsiadający do pojazdu publicznego transportu drogowego; B.V-13  
Pasażer pojazdu drogowego wysiadający z pojazdu publicznego transportu drogowego; B.V-14  
Pasażer uczestniczący w wypadku drogowym; B.VII-10  
Pasażerokilometr w transporcie drogowym; B.V-09  
Pasażerski mechaniczny pojazd drogowy; B.II.A-08  
Pasażerski pojazd drogowy; B.II.A-07  
Pieszy uczestniczący w wypadku drogowym; B.VII-11  
Platforma ładunkowa; B.II.B-09  
Płynny gaz ziemny (ngl); B.VI-07  
Pociąg drogowy (zespół pojazdów drogowych); B.II.A-33  
Podróż pasażera pojazdu drogowego; B.V-10  
Podróż pasażera pojazdu drogowego w publicznym transporcie drogowym; B.V-12  
Podróż pojazdu drogowego; B.IV-06  
Pojazd członowy; B.II.A-32  
Pojazd drogowy; B.II.A-01  
Pojazd drogowy do przewozu lekkich towarów; B.II.A-22  
Pojazd drogowy do przewozu towarów ciężkich; B.II.A-23  
Pojazdokilometr; B.IV-07  
Pojemność ładunkowa; B.II.A-36  
Pojemność skokowa; B.II.A-40  
Połączenie w pasażerskim transporcie drogowym; B.V-15  
Połączenie w towarowym transporcie drogowym; B.V-32  
Przedsiębiorstwo; B.III-03  
Przedsiębiorstwo miejskiego pasażerskiego transportu drogowego; B.III-07  
Przedsiębiorstwo pasażerskiego transportu drogowego; B.III-05  
Przedsiębiorstwo towarowego transportu drogowego; B.III-06  
Przedsiębiorstwo transportu drogowego; B.III-04  
Przyczepa; B.II.A-29  
Przyczepa rolnicza; B.II.A-30  
Przyczepa turystyczna (kempingowa); B.II.A-13  
Publiczne przedsiębiorstwo transportu drogowego; B.III-08  
Publiczny transport drogowy; B.V-11  
Ranny; B.VII-06  
Rodzaje kontenerów; B.II.B-06  
Rodzaje nadwozi towarowych pojazdów drogowych; B.II.A-24  
Rodzaje przewożonych ładunków; B.V-25  
Rodzaje przewożonych towarów; B.V-24  
Rower; B.II.A-05  
Rozmiary kontenerów; B.II.B-04  
Ruch drogowy; B.IV-01  
Ruch drogowy na obszarach zabudowanych; B.IV-05  
Ruch drogowy na terytorium kraju; B.IV-02  
Ruch pustych pojazdów drogowych; B.IV-03  
Samochód ciężarowy; B.II.A-26  
Samochód osobowy; B.II.A-11  
Sieć drogowa; B.I-04  
Średnioroczny dzienny przepływ ruchu; B.IV-11  
Sucha nawierzchnia drogi; B.VII-19  
Światło dzienne; B.VII-16  
Tabor pojazdów drogowych; B.II.A-02  
Taksówka; B.II.A-12

Teu (ang. Twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp); B.II.B-07  
Teu-kilometr transportu drogowego; B.V-23  
Tona ekwiwalentu ropy (toe); B.VI-02  
Tonokilometr transportu drogowego; B.V-22  
Towarowy mechaniczny pojazd drogowy; B.II.A-25  
Towarowy pojazd drogowy; B.II.A-21  
Towary niebezpieczne; B.V-26  
Towary przewożone transportem drogowym; B.V-18  
Towary w tranzycie drogowym; B.V-31  
Towary wwiozowane do kraju transportem drogowym (inne niż towary w tranzycie drogowym); B.V-30  
Towary wyładowane; B.V-28  
Towary wywiezione z kraju transportem drogowym (inne niż towary w tranzycie drogowym); B.V-29  
Towary załadowane; B.V-27  
Tramwaj; B.II.A-19  
Transport drogowy; B.V-01  
Transport drogowy typu cross-trade; B.V-05  
Transport na własny rachunek; B.III-02  
Transport na zlecenie lub za wynagrodzenie; B.III-01  
Tranzyt pojazdu drogowego; B.IV-10  
Tranzytowy transport drogowy; B.V-06  
Trolejbus; B.II.A-18  
Wewnętrzna powierzchnia ładunkowa pojazdu; B.II.A-37  
Wiek pojazdu drogowego; B.II.A-39  
Wjazd pojazdu drogowego do kraju; B.IV-08  
Wydatki inwestycyjne na drogi; B.III-11  
Wydatki inwestycyjne na pojazdy drogowe; B.III-12  
Wydatki na utrzymanie dróg; B.III-13  
Wydatki na utrzymanie pojazdów drogowych; B.III-14  
Wyjazd pojazdu drogowego z kraju; B.IV-09  
Wykorzystanie zdolności przewozowej; B.V-35  
Wypadek bez ofiar śmiertelnych; B.VII-03  
Wypadek śmiertelny; B.VII-02  
Wypadek z ofiarami; B.VII-01  
Wypadek z udziałem jednego pojazdu drogowego; B.VII-13  
Wypadek z udziałem kierowców będących pod wpływem alkoholu, narkotyków lub leków; B.VII-15  
Wypadek z udziałem pieszych i pojazdów drogowych; B.VII-12  
Wypadek z udziałem wielu pojazdów; B.VII-14  
Zagraniczny pojazd drogowy; B.II.A-04  
Zatrudnienie; B.III-09  
Zdolność przewozowa autokarów, autobusów i trolejbusów; B.II.A-20  
Zużycie energii w transporcie drogowym; B.VI-01

**C. TRANSPORT WODNY ŚRODLADOWY**

Bardzo poważny wypadek; C.VII-12  
Barka bez napędu; C.II.A-11  
Barka holowano-pchana; C.II.A-13  
Barka o napędzie własnym; C.II.A-09  
Barka pchana; C.II.A-12  
Barka pchana zbiornikowiec; C.II.A-17  
Barka zbiornikowiec bez napędu; C.II.A-16  
Barka zbiornikowiec o napędzie własnym; C.II.A-14  
Barka-pchacz o napędzie własnym; C.II.A-10  
Barka-pchacz zbiornikowiec o napędzie własnym; C.II.A-15  
Barka-zbiornikowiec holowano-pchana; C.II.A-18  
Benzyna silnikowa; C.VI-04  
Ciemność; C.VII-17  
Ciężko ranny; C.VII-09  
Długość nabrzeży portowych; C.I-11  
Droga wodna; C.I-01  
Dżul; C.VI-03  
Dźwigi portowe według rodzaju; C.I-14  
Dźwigi portowe według udźwigu; C.I-13  
Flota żeglugi śródlądowej; C.II.A-08  
Holownik; C.II.A-20  
Jednostka ładunkowa; C.II.B-01  
Jednostka toczna (ro-ro); C.II.B-11  
Jednostka transportu intermodalnego (itu); C.II.B-02  
Kabotażowy transport wodny śródlądowy; C.V-04  
Kategorie żeglownych śródlądowych dróg wodnych; C.I-07  
Kilometr miejsca siedzącego w ofercie; C.IV-09  
Kontener; C.II.B-03  
Kontenerowiec żeglugi śródlądowej; C.II.A-07  
Konwój żeglugi śródlądowej; C.IV-06  
Konwojokilometr; C.IV-07  
Kraj/region rozładunku/wyokrętowania; C.V-31  
Kraj/region załadunku/zaokrętowania; C.V-30  
Krajowy statek żeglugi śródlądowej; C.II.A-02  
Krajowy transport wodny śródlądowy; C.V-02  
Ładowność pasażerskiego statku żeglugi śródlądowej; C.II.A-24  
Lekko ranny; C.VII-10  
Masa towarów brutto; C.V-19  
Masa towarów brutto-brutto; C.V-18  
Masa własna; C.V-20  
Masa własna kontenera; C.II.B-05  
Międzynarodowy transport wodny śródlądowy; C.V-05  
Miejsce rozładunku; C.V-29  
Miejsce wyokrętowania; C.V-16  
Miejsce załadunku; C.V-28  
Miejsce zaokrętowania; C.V-15  
Miejski transport wodny śródlądowy; C.V-09  
Moc (kw); C.II.A-25  
Mrok (lub sytuacja nieznana); C.VII-18  
Nabrzeże ro-ro; C.I-12  
Nadwozie wymienne; C.II.B-08  
Nośność towarowego statku żeglugi śródlądowej; C.II.A-23  
Obrót; C.III-07  
Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy); C.VI-05  
Osoba zabita; C.VII-06  
Paleta; C.II.B-10  
Pasażer żeglugi śródlądowej; C.V-10  
Pasażerokilometr po śródlądowych drogach wodnych; C.V-11

Pasażerski statek żeglugi śródlądowej; C.II.A-06  
Pchacz; C.II.A-21  
Pchacz–holownik; C.II.A-22  
Platforma ładunkowa; C.II.B-09  
Podróż w żegludze śródlądowej; C.IV-04  
Połączenia z innymi rodzajami transportu; C.I-15  
Połączenie w towarowym transporcie wodnym śródlądowym; C.V-27  
Połączenie w transporcie wodnym śródlądowym; C.V-14  
Port; C.I-08  
Port statystyczny; C.I-09  
Poważne obrażenia; C.VII-08  
Poważny wypadek; C.VII-13  
Pozostałe statki towarowe; C.II.A-19  
Przedsiębiorstwo; C.III-01  
Przedsiębiorstwo portowe żeglugi śródlądowej; C.III-04  
Przedsiębiorstwo transportu wodnego śródlądowego; C.III-02  
Przemieszczanie po śródlądowych drogach wodnych; C.V-03  
Przyczyny wypadku na śródlądowych drogach wodnych; C.VII-15  
Przystanie; C.I-16  
Publiczne przedsiębiorstwo portowe żeglugi śródlądowej; C.III-05  
Publiczne przedsiębiorstwo żeglugi śródlądowej; C.III-03  
Ranny; C.VII-07  
Rodzaje kontenerów; C.II.B-06  
Rodzaje towarów przewożonych śródlądowymi drogami wodnymi; C.V-23  
Rok budowy statku; C.II.A-26  
Rozmiary kontenerów; C.II.B-04  
Ruch na śródlądowych drogach wodnych; C.IV-01  
Ruch na śródlądowych drogach wodnych na terytorium kraju; C.IV-02  
Ruch statków niezaladowanych po śródlądowych drogach wodnych; C.IV-03  
Sieć żeglownych śródlądowych dróg wodnych; C.I-06  
Sluza; C.I-17  
Statek rzeczno-morski; C.II.A-04  
Statek żeglugi śródlądowej; C.II.A-01  
Statkokilometr; C.IV-05  
Suwnica bramowa; C.II.B-12  
Światło dzienne; C.VII-16  
Teu (ang. Twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp); C.II.B-07  
Teu-kilometr po śródlądowych drogach wodnych; C.V-22  
Tona ekwiwalentu ropy (toe); C.VI-02  
Tonokilometr po śródlądowych drogach wodnych; C.V-21  
Tonokilometr w ofercie; C.IV-08  
Towarowy statek żeglugi śródlądowej; C.II.A-05  
Towary niebezpieczne; C.V-24  
Towary przewożone śródlądowymi drogami wodnymi; C.V-17  
Towary wyładowane; C.V-26  
Towary załadowane; C.V-25  
Transport rzeczno-morski; C.V-07  
Transport wodny śródlądowy; C.V-01  
Transport wodny śródlądowy typu cross-trade; C.V-06  
Tranzyt śródlądowymi drogami wodnymi; C.V-08  
Tranzyt statku żeglugi śródlądowej; C.IV-12  
Un/locode; C.I-10  
Wóz bramowy; C.II.B-13  
Wózek podnośnikowy; C.II.B-14  
Wózek widłowy; C.II.B-15  
Wpłynięcie statku żeglugi śródlądowej; C.IV-10  
Wydatki inwestycyjne na infrastrukturę; C.III-08  
Wydatki inwestycyjne na statki; C.III-09  
Wydatki na utrzymanie infrastruktury; C.III-10  
Wydatki na utrzymanie statków; C.III-11  
Wyokrętowany pasażer żeglugi śródlądowej; C.V-13  
Wypadek; C.VII-01

Wypadek bez ofiar śmiertelnych; C.VII-05  
Wypadek na śródlądowych drogach wodnych; C.VII-02  
Wypadek na śródlądowych wodach morskich; C.VII-11  
Wypadek śmiertelny; C.VII-04  
Wypadek z ofiarami; C.VII-03  
Wypłynięcie statku żeglugi śródlądowej; C.IV-11  
Zagraniczny statek żeglugi śródlądowej; C.II.A-03  
Zaokrętowany pasażer żeglugi śródlądowej; C.V-12  
Zatrudnienie; C.III-06  
Zawiesie; C.II.B-16  
Zdarzenie na śródlądowych drogach wodnych; C.VII-14  
Zeglowna rzeka; C.I-03  
Zeglowna śródlądowa droga wodna; C.I-02  
Zeglowne jezioro; C.I-04  
Zeglowny kanał; C.I-05  
Zużycie energii w transporcie wodnym srodladowym; C.VI-01

**D. TRANSPORT RUROCIAGAMI**

Benzyna silnikowa; D.VI-04  
Dżul; D.VI-03  
Energia elektryczna; D.VI-09  
Energia zużyta do transportu rurociągiem; D.VI-01  
Gaz płynny (lpg); D.V-11  
Gaz ziemny skroplony (lng); D.V-10  
Gaz ziemny skroplony (lng); D.VI-07  
Gazociąg; D.I-05  
Gazy płynne (lpg); D.VI-06  
Infrastruktura rurociągu; D.I-02  
Krajowy transport gazociągami; D.V-03  
Krajowy transport rurociągiem naftowymi; D.V-02  
Lokalizacja stacji wstępnego wpompowywania lub sprężania; D.V-17  
Międzynarodowy transport gazociągami; D.V-05  
Międzynarodowy transport rurociągiem naftowymi; D.V-04  
Miejsce wypompowywania lub wydania gazu; D.V-18  
Obrót; D.III-05  
Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy); D.VI-05  
Płynny gaz ziemny (ngl); D.VI-08  
Połączenie w towarowym transporcie rurociągiem; D.V-16  
Przedsiębiorstwo; D.III-01  
Przedsiębiorstwo eksploatacji rurociągów; D.III-02  
Przepustowość rurociągu; D.V-06  
Publiczne przedsiębiorstwo eksploatacji rurociągów; D.III-03  
Rafinowane produkty naftowe; D.V-09  
Ropa naftowa; D.V-08  
Rurociąg naftowy; D.I-04  
Rurociągi naftowe i gazociągi; D.I-01  
Sieć rurociągów naftowych; D.I-03  
Tona ekwiwalentu ropy (toe); D.VI-02  
Tonokilometr rurociągiem; D.V-12  
Towary transportowane rurociągiem; D.V-07  
Towary wwieszone do państwa rurociągiem (inne niż towary w tranzycie rurociągiem); D.V-14  
Towary wywiezione z państwa rurociągiem (inne niż towary w tranzycie rurociągiem); D.V-13  
Transport rurociągiem; D.V-01  
Tranzyt rurociągiem; D.V-15  
Typy rurociągów naftowych i gazociągów; D.I-06  
Wydatki inwestycyjne na infrastrukturę; D.III-06  
Wydatki na utrzymanie infrastruktury; D.III-07  
Zatrudnienie; D.III-04

## E. TRANSPORT MORSKI

Barka pełnomorska do przewozu ładunków suchych; E.II.A-04  
Cel podróży pasażerów morskich; E.V-28  
Ciężki olej opałowy (pozostałościowy); E.VI-05  
Długość nabrzeży portowych według głębokości wody; E.I-16  
Długość nabrzeży portowych według ich przeznaczenia; E.I-15  
Dostępność portu od strony morza; E.I-12  
Dżul; E.VI-03  
Dźwigi portowe według rodzaju; E.I-19  
Dźwigi portowe według udźwigu; E.I-18  
Energia zużyta przez statki handlowe; E.VI-01  
Etap morski; E.IV-05  
Flota handlowa; E.II.A-12  
Handlowy transport morski; E.V-02  
Jednostka ładunkowa; E.II.B-01  
Jednostka toczna (ro-ro); E.II.B-11  
Jednostka transportu intermodalnego (itu); E.II.B-02  
Jednostki teu na pokładzie; E.V-19  
Kategorie towarów przewożonych drogą morską; E.V-44  
Kategorie zatrudnienia – pracownicy przedsiębiorstwa eksploatacji portu; E.III-12  
Kategorie zatrudnienia – pracownicy przedsiębiorstwa transportu morskiego; E.III-11  
Kontener; E.II.B-03  
Kontrola państwowa w porcie; E.IV-15  
Krajowy transport morski; E.V-03  
Ładunek kontenerowy; E.V-41  
Ładunek typu ro-ro; E.V-43  
Masa towarów brutto; E.V-37  
Masa towarów brutto-brutto; E.V-36  
Masa własna; E.V-38  
Masa własna kontenera; E.II.B-05  
Międzynarodowy transport morski; E.V-04  
Morski obszar przybrzeżny; E.I-07  
Nabrzeże ro-ro; E.I-17  
Nadwozie wymienne; E.II.B-08  
Narodowość rejestracji statku pełnomorskiego (państwo bandery); E.II.A-09  
Nośność (dwt); E.II.A-13  
Numer imo; E.II.A-07  
Obiekty portowe służące do remontów; E.I-20  
Obrót; E.III-09  
Odległość z portu do portu; E.IV-07  
Olej napędowy/gazowy (destylowany olej napędowy); E.VI-04  
Paleta; E.II.B-10  
Parametry lądowe portu; E.I-13  
Pasażer morski; E.V-20  
Pasażer statku wycieczkowego; E.V-21  
Pasażerokilometr; E.V-23  
Pasażerokilometr w ofercie; E.V-24  
Pasażerokilometry zrealizowane; E.V-26  
Pasażerowie na pokładzie; E.V-25  
Pionowy system przeładunku (lo-lo); E.V-40  
Platforma ładunkowa; E.II.B-09  
Podróż ładunku; E.IV-06  
Podróż morska; E.IV-04  
Podróż pasażera morskiego; E.V-22  
Połączenie portu z zapleczem lądowym oraz żegluga morska bliskiego zasięgu; E.I-22  
Połączenie w pasażerskim transporcie morskim; E.V-32  
Połączenie w towarowym transporcie morskim; E.V-49  
Port; E.I-08  
Port bazowy; E.I-10

Port rozładunku; E.V-51  
Port statystyczny; E.I-09  
Port wyokrętowania; E.V-34  
Port załadunku; E.V-50  
Port zaokrętowania; E.V-33  
Powierzchnia magazynowa portu; E.I-14  
Pozarozkładowy ruch morski; E.IV-03  
Poziomy system przeładunku (ro-ro); E.V-42  
Pozostałe zawinięcia; E.IV-11  
Przedsiębiorstwo; E.III-03  
Przedsiębiorstwo eksploatacji portu; E.III-06  
Przedsiębiorstwo transportu morskiego (przedsiębiorstwo żeglugowe); E.III-04  
Przeładunek ze statku na statek; E.V-46  
Przestój statku handlowego; E.IV-14  
Przetrzymanie na skutek kontroli państwowej w porcie; E.IV-16  
Przybycie statku handlowego; E.IV-12  
Publiczne przedsiębiorstwo eksploatacji portu; E.III-07  
Publiczne przedsiębiorstwo transportu morskiego; E.III-05  
Rodzaje kontenerów; E.II.B-06  
Rodzaje ładunków; E.V-39  
Rok budowy statku; E.II.A-02  
Rok ostatniej większej zmiany wyposażenia lub modyfikacji; E.II.A-03  
Rozkładowy ruch morski; E.IV-02  
Rozmiary kontenerów; E.II.B-04  
Ruch morski; E.IV-01  
Statek; E.II.A-05  
Statek handlowy; E.II.A-06  
Statek pełnomorski; E.II.A-01  
Statek pełnomorski pod krajową banderą; E.II.A-10  
Statek pełnomorski pod obcą banderą; E.II.A-11  
Statek wycieczkowy; E.II.A-08  
Statkokilometr; E.IV-08  
System automatycznej identyfikacji statków; E.II.A-15  
Teu (ang. Twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp); E.II.B-07  
Teu-kilometr; E.V-15  
Teu-kilometr w ofercie; E.V-16  
Teu-kilometry zrealizowane; E.V-17  
Tona ekwiwalentu ropy (toe); E.VI-02  
Tonaż brutto (gt); E.II.A-14  
Tonokilometr; E.V-10  
Tonokilometr w ofercie; E.V-11  
Tonokilometry zrealizowane; E.V-12  
Tony na pokładzie; E.V-14  
Towary niebezpieczne; E.V-45  
Towary przewożone drogą morską; E.V-35  
Towary wyładowane; E.V-48  
Towary załadowane; E.V-47  
Towarzystwo klasyfikacyjne; E.III-08  
Transport ładunków niezjednostkowanych; E.V-09  
Transport ładunków zjednostkowanych; E.V-08  
Transport morski; E.V-01  
Transport morski typu cross-trade; E.V-05  
Transport na własny rachunek; E.III-02  
Transport na zlecenie lub za wynagrodzenie; E.III-01  
Un/locode; E.I-11  
Urządzenia i usługi związane z nawigacją w porcie; E.I-21  
Wycieczka odbyta przez pasażera statku wycieczkowego; E.V-31  
Wyjście statku handlowego w morze; E.IV-13  
Wykorzystanie możliwości przewozowych; E.V-13  
Wykorzystanie możliwości przewozu jednostek teu; E.V-18  
Wykorzystanie możliwości przewozu pasażerów; E.V-27  
Wyokrętowany pasażer morski; E.V-30



Zaokrętowany pasażer morski; E.V-29  
Zatrudnienie; E.III-10  
Zawinięcie statku handlowego do portu; E.IV-09  
Zawinięcie w celu zabunkrowania; E.IV-10  
Zegluga dalekiego zasięgu; E.V-07  
Zegluga morska bliskiego zasięgu; E.V-06

**F. TRANSPORT LOTNICZY**

Bagaż; F.V-20  
Bagaż dyplomatyczny; F.V-32  
Czas „od bloku do bloku” (ang. Block-to-block time); F.IV-27  
Dostawca usług lotniskowych; F.III-05  
Dostępne miejsca pasażerskie; F.IV-31  
Drogi kołowania w porcie lotniczym; F.I-06  
Drogi startowe w porcie lotniczym; F.I-05  
Działalność lotnictwa ogólnego – działalność handlowa; F.IV-23  
Działalność lotnictwa ogólnego – działalność niehandlowa; F.IV-24  
Dzielenie oznaczeń linii; F.IV-26  
Dżul; F.VI-03  
Etap lotu (ang. Flight stage – fs); F.IV-11  
Flota lotnicza; F.II-02  
Flota operacyjna; F.II-03  
Godziny pracy statku powietrznego; F.IV-28  
Handlowe usługi lotnicze; F.IV-18  
Handlowy transport lotniczy; F.V-02  
Kategorie towarów przewożonych drogą powietrzną; F.V-36  
Kilometr miejsca siedzącego w ofercie; F.IV-32  
Kilometry przebyte przez statek powietrzny; F.IV-30  
Koszty utrzymania – porty lotnicze; F.III-07  
Koszty utrzymania – statki powietrzne; F.III-08  
Krajowy etap lotu; F.IV-12  
Krajowy port lotniczy; F.I-03  
Krajowy transport lotniczy; F.V-03  
Ladunek; F.V-21  
Ladunek na pokładzie; F.V-26  
Ladunek załadowany lub wyładowany; F.V-25  
Ladunek/poczta ogółem; F.V-35  
Lekkie obrażenia; F.VII-07  
Linia lotnicza (operator wykonujący handlowe przewozy lotnicze); F.III-02  
Lot; F.IV-14  
Lot handlowy; F.IV-17  
Lot krajowy; F.IV-15  
Lot międzynarodowy; F.IV-16  
Masa towarów brutto; F.V-23  
Masa towarów brutto-brutto; F.V-22  
Masa własna; F.V-24  
Międzynarodowy etap lotu; F.IV-13  
Międzynarodowy port lotniczy; F.I-02  
Międzynarodowy transport lotniczy; F.V-04  
Miejsce wylotu i miejsce przeznaczenia (ofod); F.V-05  
Nieregularne usługi lotnicze; F.IV-20  
Numer lotu (statku powietrznego); F.IV-25  
Obiekty do obsługi intermodalnego transportu towarowego; F.I-10  
Obrażenia niebędące obrażeniami śmiertelnymi; F.VII-05  
Obrażenia śmiertelne; F.VII-04  
Obrót; F.III-06  
Odległość między portami lotniczymi; F.IV-09  
Odlot statku powietrznego; F.IV-03  
Operator portu lotniczego; F.III-03  
Państwo przewoźnika; F.VII-09  
Państwo rejestracji; F.VII-10  
Państwo zdarzenia; F.VII-08  
Para miast – miejsce wylotu i miejsce przeznaczenia (ang. On flight origin/destination - ofod); F.IV-10  
Para portów lotniczych; F.IV-08  
Parking lotniskowy; F.I-09  
Pasażer ruchu lotniczego; F.V-06

Pasażer ruchu lotniczego generujący przychód; F.V-07  
Pasażer ruchu lotniczego niegenerujący przychodu; F.V-08  
Pasażerokilometr; F.V-15  
Pasażerowie końcowi; F.V-10  
Pasażerowie korzystający z terminala; F.V-13  
Pasażerowie ruchu lotniczego na pokładzie; F.V-14  
Pasażerowie transferowi lub w tranzycie pośrednim; F.V-12  
Pasażerowie w tranzycie bezpośrednim; F.V-11  
Pasażerskie usługi lotnicze; F.IV-21  
Poczta; F.V-29  
Poczta na pokładzie; F.V-31  
Poczta załadowana i wyładowana; F.V-30  
Podmiot zapewniający kontrolę ruchu lotniczego; F.III-04  
Połączenia z innymi rodzajami transportu; F.I-11  
Port lotniczy; F.I-01  
Poważne obrażenia; F.VII-06  
Poważne zdarzenie.; F.VII-03  
Przebyte pasażerokilometry według etapu lotu; F.V-17  
Przebyte pasażerokilometry według portów lotniczych wylotu i przeznaczenia; F.V-18  
Przedsiębiorstwo; F.III-01  
Przerwanie lotu niezwiązane z uzyskaniem przychodu; F.IV-06  
Przerwanie lotu związane z uzyskaniem przychodu; F.IV-05  
Przewiezieni pasażerowie ruchu lotniczego; F.V-09  
Przewożona masa płatna; F.V-38  
Przyłot statku powietrznego; F.IV-04  
Regularne usługi lotnicze; F.IV-19  
Rodzaje zatrudnienia; F.III-10  
Ruch handlowy statków powietrznych; F.IV-02  
Ruch statków powietrznych; F.IV-01  
Średnie dzienne wykorzystanie statku powietrznego – liczba godzin generujących przychód; F.IV-29  
Stanowiska odprawy pasażerskiej; F.I-07  
Statek powietrzny; F.II-01  
Statki powietrzne według charakterystyki hałasu; F.II-05  
Statki powietrzne według przystosowania; F.II-04  
Terminal portu lotniczego; F.I-04  
Tona ekwiwalentu ropy (toe); F.VI-02  
Tonokilometr w ofercie; F.IV-33  
Tonokilometry ładunku przebyte podczas lotu; F.V-27  
Tonokilometry ładunku przebyte według portów lotniczych wylotu i przeznaczenia; F.V-28  
Tonokilometry przewożonej poczty przebyte podczas lotu; F.V-33  
Tonokilometry przewożonej poczty przebyte według portów lotniczych wylotu i przeznaczenia; F.V-34  
Towary niebezpieczne; F.V-37  
Transport lotniczy; F.V-01  
Wiek statku powietrznego; F.II-06  
Wskaźnik masy obciążenia; F.V-40  
Wskaźnik wykorzystania miejsc na pokładach statków powietrznych; F.V-16  
Wszystkie lotnicze usługi przewozów towarowych i pocztowych; F.IV-22  
Wyjścia do samolotu dla pasażerów; F.I-08  
Wykonane tonokilometry przewozu pasażerów; F.V-19  
Wypadek; F.VII-01  
Wypadek na terenie kraju; F.VII-11  
Wypadek statku powietrznego figurującego w rejestrze krajowym; F.VII-12  
Zatrudnienie; F.III-09  
Zdarzenie; F.VII-02  
Zmiana docelowego portu lotniczego; F.IV-07  
Zrealizowane tonokilometry generujące przychód; F.V-39  
Zużycie energii w transporcie powietrznym; F.VI-01

## G. INTERMODALNY TRANSPORT TOWAROWY

Intermodalny transport towarowy; G.I-01  
Jednoczesne użycie dwóch środków transportu (aktywny rodzaj)/(pasywny rodzaj); G.I-04  
Jednostka ładunkowa; G.II-01  
Jednostka toczna (ro-ro); G.II-11  
Jednostka transportu intermodalnego (itu); G.II-02  
Kombinowany transport towarowy; G.I-03  
Kontener; G.II-03  
Łańcuch przewozowy; G.I-10  
Masa własna kontenera; G.II-05  
Multimodalny transport towarowy; G.I-02  
Nadwozie wymienne; G.II-08  
Platforma ładunkowa; G.II-09  
Rodzaj transportu; G.I-09  
Rodzaje kontenerów; G.II-06  
Rozmiary kontenerów; G.II-04  
Ruchoma droga; G.I-06  
Suwnica bramowa; G.II-12  
Terminal transportu intermodalnego; G.I-11  
Teu (ang. Twenty-feet equivalent unit, jednostka odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp); G.II-07  
Transport „piggyback”; G.I-05  
Transport drogowego towarowego mechanicznego pojazdu drogowego bez kierownicy; G.I-08  
Transport towarowego mechanicznego pojazdu drogowego wraz z kierowcą; G.I-07  
Wagon kolejowy do transportu intermodalnego; G.II-10  
Wóz bramowy; G.II-13  
Wózek podnośnikowy; G.II-14  
Wózek widłowy; G.II-15  
Zawiesie; G.II-16