

az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága

Eurostat

ITF (International Transport Forum)

Szállításstatisztikai szójegyzék – illusztrált változat

Negyedik kiadás

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ezt a kiadást a Titkárságközi Munkacsoport (IWG.Trans) készítette, amelynek tagjai Ould Khou Sid'Ahmed (ENSZ-EGB), Mario Barreto (ITF) és Hans Strelow (Eurostat).

Az egyes fejezetekről nemzetközi és nem kormányzati szervezetek számos szakértőjével és tisztviselőjével egyeztettünk. Az átdolgozás különböző szakaszait az UNECE Szállításstatisztikai Munkacsoportjának (WP.6) tagjai vizsgálták felül és hagyták jóvá 2008. májusi ülésükön.

A felülvizsgálat fő munkáit egy szakértői csoport végezte. A csoport az alábbi személyekből állt:

- Roland Fischer, aki vezető szerepet vállalt a vasúti szállításról szóló résszel kapcsolatban, és segítséget nyújtott a légi szállításról szóló részhez;
- Erik Grib, aki vezető szerepet vállalt a közúti és a kombinált szállításról szóló részekben,
- Franz Justen, aki a belvízi és csővezetékes szállításért volt felelős,
- Lars Sjöberg, aki a vasúti szállításról szóló részhez nyújtott segítséget,
- Richard Butchart, aki vezető szerepet vállalt a légi szállításról szóló részben, és koordinálta a projekt technikai részét, valamint
- Karen Ifrah (Artemis Information Management), aki a kutatásért, a projekt nem technikai elemeinek koordinálásért és a nyelvi felülvizsgálatért volt felelős.

TARTALOMJEGYZÉK

A.	VASÚTI SZÁLLÍTÁS	7
A.I	INFRASTRUKTÚRA	8
A.II	SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK	12
A.II.A	JÁRMŰVEK	12
A.II.B	KONTÉNEREK STB.	18
A.III	VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS	21
A.IV	FORGALOM	24
A.V	A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE	26
A.VI	ENERGIAFOGYASZTÁS	31
A.VII	BALESETEK	33
B.	KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS	36
B.I	INFRASTRUKTÚRA	37
B.II	SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK	40
B.II.A	JÁRMŰVEK	40
B.II.B	KONTÉNEREK STB.	47
B.III	VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS	50
B.IV	FORGALOM	53
B.V	A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE	55
B.VI	ENERGIAFOGYASZTÁS	60
B.VII	BALESETEK	62
C.	BELVÍZI SZÁLLÍTÁS	65
C.I	INFRASTRUKTÚRA	66
C.II	SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK	69
C.II.A	HAJÓK	69
C.II.B	KONTÉNEREK, STB.	73
C.III	VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS	77
C.IV	FORGALOM	78
C.V	A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE	81
C.VI	ENERGIAFOGYASZTÁS	85
C.VII	BELVÍZEKEN BEKÖVETKEZETT BALESETEK	86
D.	CSŐVEZETÉKES SZÁLLÍTÁS	89
D.I	INFRASTRUKTÚRA / SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK	90
D.II	(LÁT D.I)	92
D.III	VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS	93

D.IV	FORGALOM (LÁT D.V).....	94
D.V	A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE	95
D.VI	ENERGIAFOGYASZTÁS.....	97
E.	TENGERI SZÁLLÍTÁS	99
E.I	INFRASTRUKTÚRA.....	100
E.II	SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK	103
E.II.A	HAJÓK.....	103
E.II.B	KONTÉNEREK.....	107
E.III	VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS	110
E.IV	FORGALOM	113
E.V	A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE	115
E.VI	ENERGIAFOGYASZTÁS	122
F.	LÉGI SZÁLLÍTÁS.....	123
F.I	INFRASTRUKTÚRA.....	124
F.II	SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK (LÉGI JÁRMŰVEK)	127
F.III	VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS	129
F.IV	FORGALOM.....	132
F.V	A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE	137
F.VI	ENERGIAFOGYASZTÁS	142
F.VII	LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESETEK	143
G.	KOMBINÁLT ÁRUSZÁLLÍTÁS.....	145
G.I	BEVEZETÉS.....	146
G.II	ESZKÖZÖK.....	148

BEVEZETÉS

A *Szállításstatisztikai szójegyzék* első alkalommal 1994-ben jelent meg azzal a céllal, hogy segítséget nyújtson a tagállamoknak az ENSZ-EGB az ECMT és az Eurostat szállítási adatokat gyűjtő közös kérdőívének kitöltésében.

A mostani, negyedik kiadás a három intézmény között fennálló értékes együttműködés eredménye. A Titkárságközi Munkacsoport tevékenysége révén mindvégig érvényesült a három intézmény azon törekvése, hogy eleget tegyenek a szállításstatisztika nemzetközi szintű harmonizációjára irányuló igényeknek. A *szójegyzék* pillanatnyilag xxx fogalmat határoz meg, és hivatkozási alapul szolgál mindazok számára, akik szállításstatisztikával foglalkoznak. A meghatározásokban megfogalmazott útmutatásokat követve az adatok minősége és összevethetősége lényegesen javul.

A mostani, negyedik kiadásban a vasúti, a közúti, a belvízi, a csővezetékes és a kombinált áruszállításra vonatkozó részek lényegesen módosultak. A *szójegyzék* kiegészült a légi szállításról szóló résszel. A vasúti szállítás vonatkozásában a felülvizsgálat figyelembe veszi a vasúttársaságok változó körülményeit, ami különösen Európában jellemző. Ezen felül a *szójegyzék* egy teljesen új fejezettel bővült ki a vasúti balesetekről. A közúti és a belvízi szállításról szóló fejezeteket szintén alapos felülvizsgálatnak vetették alá, hogy figyelembe vegyék az aktuális kérdéseket. A belvízi szállításról szóló fejezet kiegészült a balesetekkel foglalkozó szakasszal. Az energiapiac ellátásában betöltött növekvő jelentőségükre való tekintettel a csővezetékes szállításról szóló fejezet kibővült a gáz- és olajvezetékekkel kapcsolatos fogalmakkal. A légi szállításról szóló új fejezet az ICAO (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) útmutatását követi kibővítve az IATA (Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség) és az ACI (Airports

Council International) kiegészítéseivel. A fejezet készítésekor mindhárom szervezet véleményét kikérték, amelyek hasznos észrevételeket tettek. A többi területen szintén teljes körű konzultáció folyt az érintett nemzetközi ágazati szervezetekkel. A módosítások mindegyike maximálisan figyelembe veszi az egyes területekre vonatkozóan kiadott legújabb európai jogszabályokat, továbbá a terület sajátosságaihoz igazított segítséget nyújt az adatgyűjtéshez.

A *szójegyzék* kibővítésén túl döntés született a *Vállalkozások, Gazdasági Teljesítmény és Foglalkoztatás* szakaszok egyszerűsítéséről is. A döntés háttérében nem az húzódik, hogy a témakört kevésbé fontosnak találták, ez fel sem merült. A döntést az tette indokolttá, hogy a három szponzor szervezet adatgyűjtési tevékenysége e területek helyett inkább a tisztán szállítási kérdésekre koncentrál.

Ebben a kiadásban a tengeri szállításról szóló fejezet tekintetében csak kisebb jelentőségű változtatásokra volt lehetőség. Az IWG.Trans keretein belül ugyanakkor folytatódni fog a munka. A jövőbeli munka egyrészt a tengeri balesetekről szóló szakasszal való kibővítésre, másrészt annak biztosítására fog irányulni, hogy a terminológia továbbra is tükrözze az egyes ágazatokban tapasztalható fejleményeket. A szállítási tevékenység környezeti hatásai szintén olyan területet jelentenek, ahol előrehaladást lehetne elérni, jóllehet erre ez alkalommal nem volt lehetőség.

A harmadik kiadást az Európai Unió összes hivatalos nyelvére és oroszra is lefordították. A mostani negyedik kiadás fordítása szintén ezeken a nyelveken készül el. Új fejlemény, hogy a *szójegyzék* illusztrált változatban is megjelenik. Ennek célja, hogy a felhasználók könnyebben megértsék a meghatározások tartalmát, hiszen egy-egy kép gyakran ezer szónál is többet mond.

A kiadvánnyal kapcsolatban az alábbi címeken kérhető tájékoztatás:

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UNECE) (az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága)

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

E-mail: ould.khou.sid'ahmed@unece.org

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

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (NEMZETKÖZI SZÁLLÍTÁSI FÓRUM)

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

E-mail: Mario.Barreto@oecd.org

Internet: <http://www.oecd.org/cem> & www.internationaltransportforum.org

EUROSTAT

Hans Strelow, Transport Statistics Unit, L-2920 Luxembourg

E-mail: Hans.Strelow@ec.europa.eu

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

Megjegyzés

Az egyes meghatározások alatt található, dőlt betűvel szedett magyarázó megjegyzések célja a definíciók értelmezésének megkönnyítése és az országok segítése a kérdőívek kitöltésében. A magyarázó megjegyzések nem részei a meghatározásoknak.

A. VASÚTI SZÁLLÍTÁS

A.I INFRASTRUKTÚRA

A.I-01 Vágány

Sín pár, amelyen sínhez kötött járművek futhatnak.

Nyomtáv: A sín pár sínjeinek a sínfejek belső élei között mért távolsága.

A következő nyomtávok használatosak:

- Szabványos nyomtáv: 1,435 m
- Széles nyomtáv: 1,520 m (például a Független Államok Közösségében)
1,524 m (például Finnországban)
1,600 m (például Írországban)
1,668 m (például Spanyolországban, Portugáliában)
- Keskeny nyomtáv: 0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1,00 m.

A „széles nyomtáv” angol megfelelőjeként – a „large gauge” kifejezésen kívül időnként a „broad gauge” kifejezés is használatos.

A.I-02 Villamosított pálya

A villamos vontatás lehetővé tétele érdekében felsővezetékkel vagy áramvezető sínrel ellátott vágány.

A villamos áram következő fajtái vannak használatban:

- Váltóáram 25 000 volt, 50 Hz
15 000 volt, 16 2/3 Hz
- Egyenáram 3 000 volt
1 500 volt
750 volt
660 volt
630 volt

A.I-03 Forgalmi vágány

A kiindulási pontjától végpontjáig folyamatos összeköttetést biztosító, állomások vagy a díjszabásban független indulási vagy érkezési pontként jelzett helyek között utasok vagy áruk szállítása érdekében közlekedő vonatok céljára használt vágány.

A.I-04 Oldalvágány

A forgalmi vágányról leágazó vágány.

Az oldalvágányok hossza akkor számít bele a vágányok hosszába, ha az infrastruktúra üzemeltetőjének kezelésében vannak. A magánvágányok nem tartoznak ide.

A.I-05 Magánvágány

Olyan vágány vagy vágánycsoport, amelyet nem az infrastruktúra üzemeltetője üzemeltet, és amely azonban az infrastruktúraüzemeltető vágányához csatlakozik olyan módon, hogy:

- a) a vasúti vállalkozások vagy a támogató funkciók elvégezhesék a szükséges tevékenységeket.
- b) ipari vagy kereskedelmi telep, kikötő vagy ilyenek csoportja sínen, átrakodás nélkül kiszolgálható legyen.

A.I-06 Vasútvonal

Egy vagy több, egymás mellett futó vágány, amely két pont között útvonalat képez. Ott, ahol a hálózati szakasz két vagy több egymás melletti szakaszt foglal magában, annyi vasútvonal van, ahány vágányút, amelyekhez a vágányokat kizárólagos jelleggel hozzárendelik.

A.I-07 Villamosított vonal

Egy vagy több villamosított forgalmi vágánnyal ellátott vonal.

A villamos áram következő fajtái vannak használatban:

- Váltóáram 25 000 volt, 50 Hz
 15 000 volt, 16 2/3 Hz
- Egyenáram 3 000 volt
 1 500 volt
 750 volt
 660 volt
 630 volt

A vonal állomáshoz közeli, a tolatás érdekében villamosított és a következő állomást el nem érő szakaszait nem villamosítottként kell számításba venni.

A.I-08 Metróvonal

Főként városi közlekedést szolgáló villamos vasúti vonal, amely a sűrű vonatmozgással járó nagy forgalom felvételére alkalmas. A metróvonalakat emellett az állomások rendszerint 1 000 méter körüli közelsége jellemzi.

További elnevezései: „földalatti vasút”, „nagyvárosi vasút”, „nehézasút”, „gyorsvasút”, „metró” vagy „földalatti”.

A.I-09 Könnyűvasút

Főként városi személyforgalmat szolgáló – gyakran villamosított – vasúti vonal. Az állomások/megállóik általában 1 200 méternél közelebb vannak egymáshoz.

A metróval összehasonlítva, a könnyűvasút könnyebb szerkezetű, kisebb forgalomra tervezett, és rendszerint kisebb sebességgel közlekedik. A tápáramot rendszerint rúdáramszedővel vagy áramszedőkerettel elektromos felsővezetékéről kapja. Néha nehéz pontosan meghatározni a könnyűvasút és a villamos közötti különbséget; a villamost általában a közúti közlekedés részének tekintik, nem különül el attól, a könnyűvasút azonban elkülöníthető más rendszerektől.

A.I-10 Villamosvonal

Főként a városi közúti rendszerre telepített és abba beleszervesülő vasút. A villamoskocsikat vagy villany-, vagy dízelmotor hajtja meg, különösen a sínhez kötött különleges közúti járművek esetében.

Angolul „trolley car”-ként is ismert.

A.I-11 Vasútvonal

Kizárólag vasúti járművek használatára létrehozott, sínekből épített közlekedési vonal.

A közlekedési vonal a vasúti szállítás elvégzésére felkészített terület.

A.I-12 Vasúti fővonal

A vasúti fővonalak a nagysebességű vasútvonalakból és a nemzeti, illetve nemzetközi hatóságok által meghatározott fontosabb hagyományos vasútvonalakból állnak.

Az Európai Közösségen belül például iránymutatások határozzák meg a transzeurópai közlekedési hálózaton (TEN) belül közösségi szinten fontosnak tekintett konkrét vasúti fővonalat.

A.I-13 Hagyományos vasúti fővonal

Az összes vasútvonal, amelyet nem sorolnak a „nagysebességű vasútvonalak” vagy a „nagysebességű forgalom céljára korszerűsített vonalak” közé.

A.I-14 Nagysebességű vasútvonal

Kifejezetten a nagy, a főbb szegmenseken 250 km/h vagy azt meghaladó sebességű forgalomra épített vasútvonal.

A nagysebességű vasútvonalak részeinek tekinthetők a csatlakozó vonalak is, főként a városközponti elhelyezkedésű állomások vasúti csomópontjai, ahol a sebességnél figyelembe kell venni a helyi viszonyokat.

A.I-15 Nagysebességű forgalom céljára korszerűsített vasútvonal

Olyan hagyományos vasútvonal, amelyet kifejezetten gyors, a főbb szegmenseken 200 km/h sebességű forgalom bonyolítására korszerűsítettek.

Azok a nagysebességű forgalom céljára korszerűsített vonalak tartoznak ide, amelyeknek – a topográfiai, tehermentesítési vagy várostervezési szükségszerűségek miatt – sajátos tulajdonságai vannak, és amelyeken a sebességet minden egyes esetben külön meg kell határozni.

A.I-16 Az üzemeltetett vonalak hossza

A személy- vagy áruszállítás, vagy mindkettő céljából üzemeltetett vasútvonal teljes hossza.

Akkor is csak egyszer kell számba venni, ha a vonalat egyidejűleg több vállalkozás üzemelteti.

A.I-17 Vasúti hálózat

Adott területen található valamennyi vasút.

A vasúti hálózatnak nem részei a közúti és vízi útszakaszok, még akkor sem, ha a gördülőállományt ilyen útszakaszokon keresztül is kell mozgatni, például vagonszállító uszályokkal vagy kompokkal. Nem részei a vasúti hálózatnak az időszakosan, kizárólag turisták szállítására használatos vonalak, a kizárólag bányák, erdőgazdaságok és más ipari, illetve mezőgazdasági vállalkozások kiszolgálására épített vasutak sem, amelyeken nem zajlik közforgalom.

A.I-18 Vasúti hálózat szegmense

Két vagy több földrajzi hivatkozási pontot összekötő meghatározott vasútvonal. Minden szegmens kezdő-, és végpontja vagy pályakereszteződés, országhatár vagy vasútállomás.

A.I-19 Legnagyobb üzemi sebesség

A kereskedelmi szolgáltatás során engedélyezett legnagyobb sebesség, amely figyelembe veszi az infrastruktúra műszaki jellemzőit.

A.I-20 Vasúti raxszelvény

Az a sínpar feletti szelvény, amelyen a vasúti jármű és rakománya áthalad, figyelembe véve az alagutakat és a sínpar melletti akadályokat.

A Nemzetközi Vasútegylet (UIC) által jóváhagyott 3 nemzetközi nyomtáv-kategória:

- „A” nyomtáv: Összmagasság 3,85 m a sín fölött és 1,28 m a vágánytengely mindkét oldalán.

- „B” nyomtáv: Összmagasság 4,08 m a sín fölött és 1,28 m a vágánytengely mindkét oldalán.
- „C” nyomtáv: Összmagasság 4,65 m a sín fölött és 1,45 m a vágánytengely mindkét oldalán.

További nyomtáv a „B+” nyomtáv, amelynek összmagassága 4,18 m a sín fölött és 1,36 m a vágánytengely mindkét oldalán.

A vasúti hálózatok általában sok más nyomtávot is elfogadnak.

A.I-21 Vasútállomás

A közönség számára nyitott vagy elzárt vasúti létesítmény, amely általában személyzettel rendelkezik és amelyet az alábbi egy vagy több műveletre szánnak:

- vonatok összeállítása, fogadása és ideiglenes vesztegeltetése
- gördülőállomány vesztegeltetése és rendezése
- utasok fel- és leszállása
- amennyiben a közönség számára is nyitott, jegyvásárlási lehetőségek biztosítása
- áruk be- és kirakodása.

A.I-22 Közös vasútállomások

Vasúttársaságok közötti csomóponti állomások, amelyek üzemeltetésére az érintett államok vagy társaságok közötti megállapodások irányadók.

A.I-23 Megállóhely

A személyforgalom számára általában nyitva álló, de állandó személyzettel nem rendelkező állomás.

A.I-24 Rendező pályaudvar

Állomás, vagy több vágánnyal vagy vasútijármű-rendezési (összekapcsolási) műveletekre alkalmas berendezésekkel felszerelt állomás, vagy állomásrész.

A tolató-pályaudvar kifejezés is használatos.

A.I-25 Kombinált vasúti szállítási terminál

A kombinált szállítási egységeknek (ITU-k) a szállítási módok – ezek egyike a vasút – közötti átrakodására és tárolására felkészített hely.

A „csillagpontos” rendszer szerint az összegyűjtés központosítva (kerékagy), a szétosztás pedig különböző irányokban (küllő) történik. A kerékagy az áruk adott régióban történő összegyűjtésének, szétválogatásának, átrakodásának és szétosztásának a középpontja.

A.II SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK

A.II.A JÁRMŰVEK

A.II.A-01 Vasúti jármű

Olyan mozgó berendezés, amely kizárólag síneken fut, és vagy saját erejéből (vontató járművek), vagy más járműtől vontatva (személykocsi, motorkocsi-utánfutó, vegyes hasznosítású vasúti jármű és vasúti teherkocsi) halad.

A statisztika a következő vasúti járműveket tartalmazza valamely adott vasúti vállalkozásra nézve:

- *A vasúti vállalkozás tulajdonát képező vagy az általa bérelt és ténylegesen rendelkezésére álló valamennyi vasúti járművet, beleértve mindazokat, amelyeket javítanak, vagy amelyek javításra várakoznak, az üzemképes vagy üzemképtelen állapotban tárolnak, a rendelkezésére álló külföldi járműveket, és a vállalkozás olyan járműveit, amelyek – a szokásos működés részeként – ideiglenesen külföldön üzemelnek.*
- *A magántulajdonosok vagonjait, vagyis azokat, amelyek nem a vasúti vállalkozás tulajdonát képezik, de meghatározott feltételek mellett üzemeltethetnek, azokkal a vagonokkal együtt, amelyeket a vasúti vállalkozás harmadik személyeknek bérbe adott, és amelyek magántulajdonosok vagonjaiként üzemelnek.*
- *A vasúti vállalkozásra vonatkozó statisztika nem tartalmazza azokat a vasúti járműveket, amelyek nem állnak a vállalkozás rendelkezésére, tehát*
 - *Azokat a vasúthálózaton mozgó járműveket, amelyek külföldi tulajdonban vannak, vagy nem a vasúti vállalkozás tulajdonában állnak;*
 - *Azokat a járműveket, amelyeket bérbe adtak egyéb vasúti vállalkozásoknak, vagy más okból állnak egyéb vasúti vállalkozások rendelkezésére.*
 - *A kizárólag szervizszállítás számára fenntartott, lebontásra ítélt, eladásra vagy szétdarabolásra szánt járművek.*

A.II.A-02 Nagysebességű vasúti jármű

Kifejezetten nagysebességű vasútvonalra, legalább 250 km/h utazósebességre tervezett vasúti jármű.

A.II.A-03 Billenőszekrényes nagysebességű vasúti jármű

Korszerűsített nagysebességű vasútvonalra és legalább 200 km/h utazósebességre tervezett billenőszekrényes vasúti jármű.

A.II.A-04 Hagyományos nagysebességű vasúti jármű

Bármely vasúti jármű, amelyet nem kifejezetten nagysebességre fenntartott vagy arra korszerűsített vonalakon bonyolított közlekedésre terveztek, mégis el tudja érni a kb. 200 km/h legnagyobb üzemi sebességet.

A.II.A-05 Vonatszerelvény

Vasúti motorkocsi(k), motorkocsi utánfutó(k) vagy mozdony(ok) és utasszállító vasúti jármű(vek) megbonthatatlan tömbje.

Ide tartoznak a műszakilag megbontható vonatszerelvények is, amelyek azonban rendszerint ugyanazon konfigurációban maradnak. Egy vonatszerelvény összekapcsolható egy másikkal. Az egyes vonatszerelvényekhez egynél több vontatójármű is hozzákapcsolható.

A.II.A-06 Vontatójármű

Olyan jármű, amely hajtóművel és motorral, vagy csak motorral van felszerelve, és rendeltetése kizárólag más vasúti járművek vontatása („mozdony”), vagy más járművek vontatása, valamint utasok és/vagy áru szállítása („vasúti motorkocsi”).

A.II.A-07 Mozdony

A vonóhorognál 110 kW, illetve annál nagyobb vonóerejű jármű, amelyet hajtóművel és motorral vagy csak motorral láttak el, és kizárólag vasúti járművek vontatására használnak.

A kismozdonyokat nem soroljuk ide.

A mozdonyok típusai:

- Villanymozdony

Egy vagy több villamos motorral ellátott mozdony, amely az áramot elsődlegesen felsővezetékéből, áramvezető sínekből vagy a mozdonyon szállított akkumulátorból nyeri.

A villamos mozdonyok közé soroljuk azokat a mozdonyokat is, amelyeknek – arra az esetre, amikor áram felsővezetékéből vagy áramvezető sínből nem vételezhető – (gázolajjal vagy más üzemanyaggal működő) hajtóműve is van a villamos motor áramellátására.

- Dízelmozdony

Olyan mozdony, amelynek fő erőforrása egy dízelmotor, függetlenül az alkalmazott erőátviteli eljárástól.

Azok a dízel-elektromos mozdonyok azonban, amelyek felsővezetékéből vagy vezetősínből történő áramvételezésére alkalmas berendezéssel is fel vannak szerelve, villamos mozdonyoknak minősülnek.

- Gőzmozdony

Hengeres vagy turbinahajtású mozdony, amelyben az energiaforrás gőz, függetlenül a felhasznált tüzelőanyag típusától.

A.II.A-08 Kismozdony

A vonóhorognál 110 kW-nál kisebb vonóerejű vontató vasúti jármű.

A kismozdonyt rendszerint tolatásra, munkavonatok továbbítására és rövid távú vagy alacsony terhelésű pályaudvari szolgálatban használják. A különböző kategóriákba sorolt mozdonyok (villamos, dízel stb.) fogalmának tartalmi meghatározása értelemszerűen a kismozdonyokra is érvényes.

A.II.A-09 Motorkocsi

Utások vagy áruk sínen történő szállítására épített motoros vontató vasúti jármű.

A különböző kategóriákba sorolt mozdonyok (villamos, dízel stb.) fogalmának tartalmi meghatározása értelemszerűen a vasúti motorkocsikra is érvényes.

A vasúti motorkocsiból vagy motorkocsi utánfutókból álló egység neve:

- „sokegységes”, ha modulrendszerű
- „kocsiszerelvény”, ha rögzített.

A motoros járművekről készült statisztikában egy megbonthatatlan kocsiszerelvény minden vasúti motorkocsija önálló egység; az utasszállító és az áruszállító járművek statisztikájában az utas- vagy áruszállításra a szerelvénybe kapcsolt valamennyi kocsitest egy egységnek számít. Vontatási energiát kifejtő egységeket függetlenül attól, hogy rendelkeznek-e vezetőfülkével, vontatójárműnek kell tekinteni. Amennyiben a motorkocsi egységnek közös vontató forgóváza van, mindkét egységet vontatójárműnek kell tekinteni.

A.II.A-10 Utasszállító vasúti jármű

Utások szállítására szolgáló vasúti jármű, abban az esetben is, ha egyes fülkéket vagy az utastér egyes részeit csomagok, poggyász, levelek stb. részére tartják fenn.

E járművek körébe tartoznak az olyan különleges járművek is, mint amilyen a hálókocsi, a szalonkocsi, az étkezőkocsi, a mentőkocsi és a kísérővel rendelkező közúti járműveket szállító kocsik. A megbonthatatlan kocsiszerelvények minden egyes járművével külön-külön vasúti utasszállító vasúti járműként kell számolni. A vasúti motorkocsik abban az esetben tartoznak ide, ha személyszállításra tervezték őket.

A.II.A-11 Metrójármű

Metróvonalon való használatra tervezett villamos vasúti jármű.

A jármű az energiát rendszerint egy harmadik sínről nyeri.

A.II.A-12 Villamos

Villamosvonalon való használatra tervezett személy- vagy áruszállító közúti jármű.

A.II.A-13 Könnyű vasúti jármű

Könnyűvasút-vonalon való használatra tervezett vasúti jármű.

A.II.A-14 Motorkocsi utánfutó

Egy vagy több vasúti motorkocsihoz kapcsolt, motor nélküli személyszállító jármű.

Az áruszállításra használt jármű vasúti teherkocsinak számít akkor is, ha vasúti motorkocsi vontatja.

A.II.A-15 Vasúti személykocsi

A vasúti motorkocsin és a motorkocsi utánfutón kívül minden más vasúti személyszállító jármű.

A.II.A-16 Utasszállító kapacitás: ülő- és fekhelyek

A személyszállító jármű ülő- és fekhelyeinek száma rendeltetésszerű szolgálat teljesítése közben.

Az étkező- és büfékocsiban található ülőhelyek nem tartoznak ide.

A.II.A-17 Utasszállító kapacitás: állóhelyek

A személyszállító jármű engedélyezett állóhelyeinek száma rendeltetésszerű szolgálat teljesítése közben.

A.II.A-18 Poggyászkocsi

Személyszállító vagy tehervonat részét képező motor nélküli vasúti jármű, amelyet a vonat személyzete is használ, valamint szükség esetén poggyász, csomagok, kerékpár, kísérővel rendelkező közúti járművek stb. szállítására szolgál.

Az egy vagy több utastérrel rendelkező járművek nem vegyes hasznosítású vasúti járműveknek, hanem vasúti személykocsiknak minősülnek. A vasúti vállalkozás postavagonjait abban az esetben kell itt számba venni, ha nincs utasterük.

A.II.A-19 Tehervagonok vagy teherkocsik

Vasúti jármű, amelynek rendeltetésszerű funkciója az áruszállítás.

A.II.A-20 A vasúti vállalkozás tulajdonát képező teherkocsi

Vasúti vállalkozás tulajdonát képező bármely teherkocsi.

A magántulajdonú teherkocsik nem tartoznak ebbe a fogalomkörbe.

A.II.A-21 Magántulajdonban lévő teherkocsi

Nem vasúti vállalkozás tulajdonát képező, de a vállalkozás rendelkezésére álló, és meghatározott feltételek mellett a vállalkozás részére engedéllyel üzemelő vasúti, továbbá olyan teherkocsi, amelyet a vasúti vállalkozás harmadik személynek kikölcsönzött.

A.II.A-22 Zárt vasúti teherkocsi

Olyan tetővel és teljesen zárt oldalakkal rendelkező vasúti teherkocsi, amelyet zárt felépítés jellemez és lezárható, illetve lepecsételhető.

Ebbe a kategóriába tartozik a nyitható tetejű, a szigetelt, a fűtött vasúti teherkocsi és a vasúti hűtőkocsi is.

A.II.A-23 Szigetelt vasúti teherkocsi

Zárt vasúti teherkocsi, amelynek kocsiteste szigetelő falakkal, ajtókkal, padozattal és tetővel épül, így a kocsi belseje és a test külseje közötti hőcsere annyira korlátozódik, hogy az egész kocsira számított hővezetési együttható (K együttható) folytán a kocsifelépítmény az alábbi két kategória valamelyikébe sorolható:

- I_N = Szabványos szigetelésű eszköz – a K együttható értéke $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ -kal egyenlő, vagy annál nagyobb
- I_R = Szabványos szigetelésű eszköz – a K együttható értéke $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ -kal egyenlő, vagy annál alacsonyabb

A.II.A-24 Vasúti hűtőkocsi

Hűtőforrást használó szigetelt teherkocsi. A hűtőforrás lehet:

- Természetes sózott vagy sózatlan jég
- Eutektikus lemez; szárazjég, szublimáció szabályozással vagy anélkül
- Mechanikus vagy „abszorpciós” egységtől különböző cseppfolyósított gázok párolgásszabályozással vagy anélkül; stb.

Az ilyen teherkocsi képes, $+30 \text{ }^\circ\text{C}$ átlagos külső hőmérséklet esetén, az üres járműtest belső hőmérsékletének leszállítására és ezt követő fenntartására az alábbiak szerint:

- - legfeljebb $+7^\circ \text{C}$ -on A osztályú kocsi esetén
- - legfeljebb -10°C -on B osztályú kocsi esetén
- - legfeljebb -20°C -on C osztályú kocsi esetén
- - legfeljebb 0°C -on D osztályú kocsi esetén

A.II.A-25 Mechanikus hűtőkocsi

Saját hűtőberendezéssel ellátott, vagy más hasonló egységekkel együttesen külső hűtőrendszerrel kiszolgált szigetelt teherkocsi. Ezen hűtőberendezések közé tartoznak:

- A mechanikus kompresszorok
- Az abszorpciós egységek.

A mechanikus hűtőkocsi $+30^\circ\text{C}$ átlagos külső hőmérséklet esetén képes az üres járműtest belső hőmérsékletének leszállítására, majd ezt követő folyamatos szinten tartására az alábbi meghatározott szabványokkal összhangban:

„A” osztály. A teherkocsi belső hőmérsékletét $+12^\circ\text{C}$ és 0°C között kell fenntartani.

„B” osztály. A teherkocsi belső hőmérsékletét $+12^\circ\text{C}$ és -10°C között kell fenntartani.

„C” osztály. A teherkocsi belső hőmérsékletét $+12^\circ\text{C}$ és -20°C között kell fenntartani.

A.II.A-26 Fűtött teherkocsi

Fűtőberendezéssel ellátott szigetelt teherkocsi.

„A” osztály. Fűtött eszköz arra az esetre, amikor az átlagos külső hőmérséklet -10°C , és „B” osztály. Fűtött eszköz arra az esetre, amikor az átlagos külső hőmérséklet -20°C .

A.II.A-27 Magasított oldalú vasúti teherkocsi

Tető nélküli, 60 cm-nél magasabb merev oldalakkal ellátott vasúti teherkocsi.

A.II.A-28 Pőrekocsi

Tető és oldalak nélküli, vagy tető nélküli, és 60 cm-nél alacsonyabb oldalú vasúti teherkocsi, vagy szokványos vagy különleges keresztmibás kocsi.

A.II.A-29 Tartálykocsi

Folyadék vagy gáz ömlesztve szállítására tervezett teherkocsi.

A.II.A-30 Silókocsi

Por alakú termékek, például ömlesztett cement, liszt, gipsz stb. szállítására alkalmas teherkocsi.

A.II.A-31 Kombinált szállítás céljára épített vagon (lásd: G.II-10)

A kombinált szállítási egységek (ITU-k) vagy más közúti áruszállító járművek szállítására kialakított vagy felszerelt vagon.

A teherkocsik típusai:

- *Zsebes kocsi: Félpótkocsik kerék-tengely szerkezeti egységeinek befogadására szolgáló süllyesztett (kerék)fészkekkel ellátott vasúti kocsi*
- *Kosaras kocsi: Leszerelhető segédkerettel ellátott vasúti teherkocsi, amelyet a félpótkocsik vagy közúti gépjárművek be- és kirakodását lehetővé tevő, a függőleges kezelést biztosító berendezésekkel szereltek fel.*
- *Konténerszállító kocsi: Félpótkocsik szállítására szolgáló, centrális alvázkerettel rendelkező vasúti teherkocsi*
- *Alacsony padlózatú vasúti teherkocsi: Alacsony padlózatú vasúti teherkocsi, amelyet egyebek között kombinált szállítóegységek (ITU) szállítására építettek*
- *„Gördülő országút” teherkocsi: Alacsony padlózatú vasúti teherkocsi, amely összekapcsolva ún. „gördülő országutat” képez.*
- *Emeletes vasúti teherkocsi: Egymás tetején elhelyezett konténerek szállítására tervezett vasúti tehervagon.*
- *Futóműcserével közlekedő félpótkocsi: Közúti félpótkocsi, amely a vasúti forgóváz hozzáadásával vasúti teherkocsivá alakítható.*

A.II.A-32 Vasúti teherkocsi legnagyobb terhelhetősége

A vasúti teherkocsi legnagyobb terhelhetősége az az engedélyezett legnagyobb súly, amelyet a kocsi szállíthat.

A.II.A-33 A közúti jármű életkora

A vasúti teherkocsi első nyilvántartásba vétele óta eltelt évek száma, a bejegyző országra való tekintet nélkül.

A.II.B KONTÉNEREK STB.

A.II.B-01 Rakományegység

Konténer, cseredoboz (cserélhető konténer – csereszekrény)

A tengeri szállításban használt „pőrekocsik” (lásd lentebb a A.II.B-09 alatt) a konténerek speciális fajtáiként szerepelnek.

A.II.B-02 Intermodális szállítóegységek (ITU)

Intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti áruszállító gépjármű.

A.II.B-03 Konténer

Speciális áruszállító doboz, amely megfelelően szilárd és egymásra halmozható, valamint vízszintes és függőleges irányban rakodható. A konténer hivatalos technikai meghatározása:

- a) Szállítási eszköz, amely
- b) Tartós kivitelű és a folyamatosan ismétlődő használathoz megfelelő mértékben szilárd szerkezetű;
- c) Kifejezetten egy vagy több szállítási mód igénybevételével az áruk közbeeső átrakásának szükségessége nélküli szállításnak a lehetővé tétele céljából készült;
- d) Azonnali kezelhetőséget biztosító szerelvényekkel ellátott, különösen olyanokkal, amelyekkel átrakásuk egy bizonyos szállítási módról egy másikra biztosított
- e) Tervezésének köszönhetően lehetővé teszi a könnyű berakodást és kirakodást;
- f) Egymásra halmozható, és
- g) Térfogata legalább 1 m³.

A cserélhető konténerek nem tartoznak ide.

Bár a tengeri fuvarozásban használatos, oldalfalak és tető nélküli konténerajlak („plató” – lásd: alább a A.II.B-09 alatt) nem rendelkeznek térfogattal, és így nem felelnek meg az f) pontban foglaltaknak, mégis speciális konténernek tekintendők, ezért szintén idetartoznak.

A.II.B-04 A konténerek méretei

A konténerek fő méretei a következők:

- a) 20 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- b) 40 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- c) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer
- d) 40 lábnál hosszabb ISO konténer
- e) Szupermagas kockakonténer (túlméretes konténer)
- f) Légi szállítású konténer (a légi szállítás normáinak megfelelő konténer).

A konténerek rendszeren 8 láb magasak, de más magasságúak is léteznek. A magas kockakonténerek 9,5 láb magasságú konténerek. A szupermagas kockakonténerek az ISO mérethatárokat meghaladó konténerek. Ide tartoznak a 45 láb, a 48 láb és az 53 láb hosszú konténerek is.

Az a)–e) pontokban meghatározott konténereket nagyméretű konténereknek nevezzük.

A.II.B-05 A konténer önsúlya

A konténer önsúlya beleszámít a konténerben szállított áruk összsúlyába, más néven az áruk bruttó összsúlyába. A konténerben szállított áruk összsúlyát a bruttó összsúlyból lehet kiszámítani, a konténer önsúlyának kivonásával, illetve megfordítva. Amennyiben az önsúlyra vonatkozó információk hiányoznak, az önsúlyt az alábbi átlagok felhasználásával lehet megbecsülni.

A konténer önsúlya az alábbiak szerint becsülhető:

a) 20 lábás ISO konténer	2,3 tonna
b) 40 lábás ISO konténer	3,7 tonna
c) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer	3,0 tonna
d) 40 lábnál hosszabb ISO konténer	4,7 tonna

A.II.B-06 A konténerek fajtái

A fő konténerfajták a teherszállító konténerek ISO szabványainak kézikönyve szerint:

1. Általános célú konténerek;
2. Speciális célú konténerek
 - zárt, szellőztetett konténer
 - nyitott tetejű konténer
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer teljes felépítménnyel;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel, de rögzített végpontokkal;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel és összecsucskható végpontokkal;
 - konténeralj (konténerlap);
3. Speciális áruszállító konténerek
 - termálkonténer
 - hőszigetelt konténer
 - hűtőkonténer csökkenő mennyiségű hűtőanyaggal
 - mechanikusan hűtött konténer
 - fűtött konténer
 - hűtött és fűtött konténer
 - tankkonténer ömlesztett áru számára;
 - konténer ömlesztett szárazáru számára
 - egyedi névvel ellátott áruszállító konténer (például személygépkocsik, élőállatok stb. számára);
 - légiszállítású konténer.

A.II.B-07 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit - húszlábás azonosságú egység)

Egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húszlábás ISO konténer mérete 1 TEU.

- Egy negyvenlábás ISO konténer mérete 2 TEU.
- Egy 20 és 40 láb közé eső konténer 1,50 TEU-nak felel meg.
- Egy 40 lábnál hosszabb konténer 2,25 TEU-nak felel meg.

A.II.B-08 Cserélhető konténer (Csereszekrény – swap body)

A közúti járművek méreteihez optimalizált teherszállító egység, amelyet a különböző módok (rendszerint közút/vasút) közötti átrakodáshoz kezelőeszközökkel láttak el.

Ezeket az egységeket eredetileg nem arra tervezték, hogy telerakodva, vagy felül emelve egymásra rakják. Újabban számos egység alkalmas erre, de a konténereknél kevésbé. A konténerektől megkülönböztető fő vonásuk az, hogy a közúti járművek méreteihez optimalizálják őket. Az egységet csak az UIC jóváhagyásával lehet vasúton használni. Egyes cserélhető konténereket (csereszekrényeket) összecusukható lábakkal látják el, és a konténer ezeken áll, ha nincs a járművön.

A.II.B-09 Plató

Rakománnyal terhelhető, felépítmény nélküli rakfelület, amelynek hossza és szélessége megegyezik a konténer alapterületének méreteivel, továbbá alul és felül is megfelelő sarokszerelvényekkel látták el.

Ezt a kifejezést használják bizonyos speciális rendeltetésű konténerek megnevezésére, így a csak alsó felülettel vagy csak hiányosan kiépített felső résszel rendelkező konténerekre.

A.II.B-10 Rakodólap

Megemelt rakfelület, amely az áruk emelésére és rakodására szolgál.

A rakodólapok általában fából készülnek, és szabványos méreteik a következők: 1000 mm x 1200 mm (ISO) és 800 mm x 1200 mm (CEN).

A.II.B-11 Guruló tároló, guruló konténer, guruló rakodólap

Kisméretű, nem egymásra rakodható, általában dobozszerű egység kerekkel felszerelve, amely áruk be- és kirakodásának megkönnyítésére szolgál

A.II.B-12 Ro-Ro egység

Kerekeken gördülő áruszállító-eszköz, mint amilyen például a teherautó, a pótkocsi vagy a nyerges félpótkocsi, amely saját erejéből vagy vontatva jut fel a hajóra vagy a vonatra.

A.III VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS**A.III-01 Vasúti vállalkozás**

Bármely állami vagy magántulajdonú szervezet, amely elsősorban vasúti vállalkozásként, infrastruktúrát üzemeltető vagy integrált vállalatként működik.

Ide sorolandó minden vállalkozás, amelynek fő tevékenységi köre nem kapcsolódik ugyan a vasutakhoz, de nem csekély részesedéssel rendelkezik a vasúti piacon. A beszámolási kötelezettségek csak a vasutakhoz kapcsolódó tevékenységekre vonatkoznak.

A.III-02 Vasúti szállítás üzemeltetője

Bármely állami vagy magánvállalkozás, amely vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtásával foglalkozik.

Ideértendők a csak vontatást biztosító szállítók is. Nem tartoznak ide azok a vasúti szállítási üzemeltetők, amelyek kizárólag vagy főleg ipari vagy hasonló környezetben, például kikötőben működnek, és olyan vasúti vállalkozások, amelyek elsősorban helyi idegenforgalmi szolgáltatásokat nyújtanak, mint például a vasúttörténeti értékű gőzvonatású eszközökkel üzemelő vasutak. Időnként a „vasúti üzemeltető” kifejezés is használatos.

A.III-03 Infrastruktúra üzemeltetője

Elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért, valamint a szabályozó és biztonsági rendszerek működtetéséért felelős köztisztviselő vagy köztulajdonú vállalkozás.

Az infrastruktúra-üzemeltető más vasúti társaságra ruházhatja a következő feladatokat: a vasúti infrastruktúra és az ellenőrző és a biztonsági rendszer fenntartását.

A.III-04 Integrált vállalat

Vasúti szállítás üzemeltetője, amely egyben infrastruktúrát is üzemeltet.

A.III-05 Foglalkoztatottak

Azoknak a személyeknek az átlagos száma, akik egy adott időszakban vasúti szervnél dolgoznak, azokkal a személyekkel együtt, akik a vasúti szerven kívül, külsősként végeznek munkát, valamint a vállalkozáson kívül dolgozók, de mégis oda tartoznak és a vasúti szerv közvetlenül fizeti őket.

A statisztikának tartalmaznia kell a vállalkozás valamennyi fő- és melléktevékenységének (vasútüzemeltetés, felújítás, építés, közúti, hajózási és szállítmányozási szolgáltatások, áramtermelés, szállodák és éttermek üzemeltetése stb.) ellátására, teljes munkaidővel egyenértékű munkaidőben foglalkoztatott állományt.

A.III-06 A munkavállalók csoportjai

A munkavállalók vizsgált főbb csoportjai a következők:

- Általános irányítás, ideértve a központi és regionális vezetőket (pl. pénzügyi, jogi, személyügyi stb.) és az igazgatótanácsot.

A szakmai részlegek (üzemeltetés, forgalom, vontatás, gördülőállomány, pályafenntartás) vezetői nem ebbe a kategóriába tartoznak, hanem az egyes szolgáltatások statisztikájánál vesszük figyelembe őket.

- Üzemeltetők és forgalombonyolítást végzők

Az állomások személyzete (kivéve az irányító és biztonsági rendszereket működtető személyzetet), a vonatszemélyzet (kivéve a mozdonyok, vontató egységek személyzetét), illetve a velük kapcsolatban dolgozó központ és a területi irodák személyzete. Ide soroljuk az idegenforgalmi és reklámtevékenységet folytatókat is.

- Vontatást végzők és a gördülőállomány üzemeltetői

A mozdonyok személyzete, műhelyek, az ellenőrzést végzők, valamint velük kapcsolatban dolgozó központ és a területi irodák személyzete.

- Állandó pályafejlesztés és fenntartás
- A pályafenntartást és ellenőrzést végző állandó állomány (ideértve az irányító és biztonsági rendszereket működtető személyzetet is).
- Egyéb műveletek

Közúti személy- és áruforgalmi szolgáltatások, hajófuvarozási szolgáltatások, villamos erőművek, szállodai személyzet stb.

A.III-07 Értékesítési forgalom

A vasúti szerv által a tárgyidőszakban kibocsátott számlák összege. Ez megfelel a harmadik félnek átadott áruk és szolgáltatások piaci értékesítésének. Az értékesítési forgalom magában foglalja a vállalkozás által kiszámlázott árukra és szolgáltatásokra kirótt valamennyi termékadót járulékot, kivéve azt az áfát, amelyet az egység vásárlóival szemben közvetlenül érvényesített. Tartalmazza a vevőknek felszámított összes egyéb díjat is. Az árengedmény, árvisszatérítés, rabatt, diszkont ár, valamint a visszaszolgáltató gőngyöleg értékét le kell vonni. A készpénz-árengedmények nem vonhatók le.

Az értékesítési forgalomba nem értendő bele az állóeszközök értékesítése. A hatóságoktól kapott üzemeltetési támogatás nem vehető figyelembe.

A.III-08 Infrastrukturális beruházások ráfordításai

Új építésekre, a meglévő infrastruktúra kibővítésére fordított kiadások, ideértve az infrastruktúra rekonstrukciójára, felújítására és a nagyjavításokra fordított összegeket is.

Az infrastruktúra tartalmazza a földterületeket, a pályák állandó műtárgyait, épületeket, hidakat és alagutakat, valamint a hozzájuk kapcsolódó, elmozdíthatatlanul beépített szerelvényeket, berendezéseket és felszereléseket (jelzőberendezések, távközlés, hosszláncrendszerű felsővezeték, villamos állomások stb.), szemben az ide nem sorolt gördülőállománnyal.

A.III-09 A gördülőállománnyal kapcsolatos beruházási ráfordítások

Új vasúti járművek vásárlásához szükséges ráfordítások.

A.III-10 Az infrastruktúra fenntartásának ráfordításai

Az infrastruktúra üzemképes állapotban tartását célzó ráfordítások.

A.III-11 A gördülőállomány fenntartásával kapcsolatos ráfordítások

A vasúti járművek üzemképes állapotban tartásához szükséges ráfordítások.

A.IV FORGALOM**A.IV-01 Vasúti forgalom**

Vasúti jármű üzemeltetett vonalon történő mindennemű mozgása.

Amikor a vasúti járművet egy másik jármű vontatja, csak a vontató jármű (aktív üzemmódú vontató jármű) mozgását veszik figyelembe.

A.IV-02 Belföldi vasúti forgalom

Vasúti járművek az ország területén belüli mozgása, függetlenül attól az országtól, ahol ezek a járművek nyilvántartásba vannak véve.

A.IV-03 Vonatredezés

Vasúti jármű vagy járműszerelvény vasúti állomáson vagy más vasúti létesítményeken (mozdonytároló, műhely, rendező pályaudvar stb.) belüli mozgatásának művelete.

A.IV-04 Vasúton megtett út

Vasúti jármű meghatározott kiindulóponttól meghatározott célállomásig történő minden mozgása.

A megtett út több szakaszra vagy részre osztható.

A.IV-05 Vonat

Egy vagy több mozdony vagy vasúti motorkocsi vontatta egy vagy több járatszámmal jelölt és konkrét rendeltetésű vasúti jármű, vagy, egyedüli vasúti motorkocsi, amely meghatározott kiinduló pontból meghatározott célállomásig közlekedik.

A vontatmány nélkül közlekedő, azaz az egyedül haladó mozdony nem tekintendő vonatnak.

A.IV-06 Vonatfajták

A vonatok között a következő főbb fajtákat különböztetjük meg:

- Tehervonat: Egy vagy több vasúti teherkocsiból, esetleg üres vagy megrakott vegyes hasznosítású vasúti járműből áruszállítás céljaira összeállított vonat.
- Személyszállító vonat: Utasok szállítására szolgáló vonat, amely egy vagy több vasúti személykocsiból, esetleg üres vagy megrakott vegyes hasznosítású vasúti járműből áll.
- Vegyesvonat: Vasúti személykocsiból és teherkocsiból összeállított vonat.
- Egyéb vonatok: Kizárólag a vasúti vállalkozás igényei szerint mozgó vonat, amely nem bonyolít kereskedelmi forgalmat.

A.IV-07 Vonatkilométer

Mértékegység, amely egy vonat egy kilométerre történő elmozdulását fejezi ki.

Azt a távolságot kell figyelembe venni, amelyet a jármű ténylegesen megtett.

A.IV-08 Vontatójármű-kilométer

Mértékegység, amely a vontató jármű bármely egy kilométer távolságra való elmozdulását jelenti.

E fogalom körébe tartozik a vontatmány nélkül haladó vontató jármű mozgásai. A tolatási műveletek nem tartoznak ide.

A.IV-09 Vontatójármű-kilométer

Mértékegység, amely a vontatott jármű bármely egy kilométer távolságra való elmozdulását jelenti.

Ide tartoznak a motorkocsik mozgásai is. A tolatási műveletek nem tartoznak ide.

A.IV-10 Rendelkezésre álló árutonna-kilométer

Mértékegység, amely a vasúti teherkocsi egy tonnás szállítási kapacitásának a rendeltetésszerű szolgálat teljesítése során megtett egy kilométernyi elmozdulását jelenti.

A ténylegesen megtett távolságot kell tekintetbe venni. A tolatást és ahhoz hasonló mozgásokat figyelmen kívül kell hagyni.

A.IV-11 Vagonkilométer

Mértékegység, amely az üres vagy teherrel közlekedő vasúti teherkocsi minden olyan mozgását jelenti, amelynek során az egy kilométeres távolságra jut.

A ténylegesen megtett távolságot kell figyelembe venni (minden ország a saját területén megtett kilométereket számlálja). A tolatást és ahhoz hasonló mozgásokat figyelmen kívül kell hagyni. A vasúti teherkocsi által megtett összes utat számításba kell venni, függetlenül attól, hogy kinek a tulajdonában van a kocsi.

A.IV-12 Rendelkezésre álló ülőhely-kilométer

Mértékegység, amely a vasúti személykocsiban rendelkezésre álló egy ülőhely mozgását méri, miközben a jármű rendeltetésszerű szolgálata teljesítése során egy kilométer távot tesz meg.

A ténylegesen megtett távolságot kell tekintetbe venni. A tolatást és ahhoz hasonló mozgásokat figyelmen kívül kell hagyni.

A.IV-13 Bruttó összes vontatott tonnakilométer

Mértékegység, amely a vasúti jármű egy tonnájának egy kilométeres távolságra történő elmozdulását jelenti, a vasúti jármű egy tonnájába beleértve a vontatást végző jármű súlyát is.

A vontatást végző jármű súlyát, a vontatott jármű súlyát és a hordozott teher súlyát egyaránt bele kell számítani. Az utasok és poggyászaik nem számítanak bele a súlyba. A tolatást és ahhoz hasonló mozgásokat figyelmen kívül kell hagyni.

A.IV-14 Bruttó összes vontatott tonnakilométer

Mértékegység, amely a vontatott járművek (valamint a vasúti motorkocsik) és tartalmuk egy tonnájának egy kilométeres távolságra történő elmozdulását jelenti.

A vasúti motorkocsi súlya beleszámít, míg a mozdony súlya nem. Az utasok és poggyászaik nem számítanak bele a súlyba. A tolatást és ahhoz hasonló mozgásokat figyelmen kívül kell hagyni.

A.V A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE**A.V-01 Vasúti szállítás**

Az adott vasúthálózaton mozgó vasúti járművet igénybevevő áruk és/vagy utasok bármely mozgatása.

Amikor egy vasúti járművet egy másik vasúti járművön szállítanak, akkor csak a szállítást végző (aktív) járművet vesszük figyelembe.

A.V-02 A vasúti szállítás fajtái

A fő szállítási kategóriák:

- Jövedelemtermelő vasúti szállítás: Külső fél részére fizetés ellenében végzett szállítás.
- Vasútszolgálati szállítás: Szállítás, amelyet a vasúti szerv belső igények kielégítésére végez, függetlenül attól, hogy a szállítás termel-e számvitelileg nyilvántartandó jövedelmet.

A.V-03 Belföldi vasúti szállítás

Vasúti szállítás ugyanabban az országban fekvő két hely (a berakodás/felszállás és a kirakodás/kiszállás helye) között.

Másik országban keresztül történő áthaladást is magában foglalhat.

A.V-04 Nemzetközi vasúti szállítás

Közúti szállítás az egyik országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely és egy másik országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely között.

Egy vagy több további országon keresztül történő áthaladást is magában foglalhat. A kettős számbavétel elkerülése érdekében minden ország a saját területén megtett utas- vagy tonnakilométereket számlálja. A szállított utasok számát és a szállított teher súlyát minden országban nyilvántartják.

A.V-05 Vasúti tranzitszállítás

Egyazon vasúti járművön, egy országon keresztül, két olyan hely (a berakodás/felszállás és a kirakodás/kiszállás helye) között végzett vasúti szállítás, amelyek mindegyike más-más országban van.

A két eltérő nyomtáv esetén az országban végrehajtott „nyomtáv váltási” műveleteket tranzitnak, nem pedig ki-, és berakodásnak kell tekinteni.

A vasúti járműről az ország határán történő berakodással/felszállással vagy kirakodással/kiszállással járó szállítási műveletek, illetve egy másik szállítási módra, illetve módról – pl. a kikötőkben a vasúti szállításról a tengeri szállításra – való váltás nem számítanak tranzitálásnak.

A.V-06 Vasúti utas

A vonat személyzetének kivételével bárki, aki vasúti járművel utazik.

Kizárólag a vasút által üzemeltetett kompon vagy autóbuszjáraton utazó utas nem tartozik e fogalom körébe.

A.V-07 Fizető vasúti utas

Az az utas, akinek a szállításából a vasúti vállalkozás kereskedelmi bevételre tesz szert.

A.V-08 Vasúti utaskilométer (pkm)

Mértékegység, amely egy vasúti utas egy kilométer távolságra történő elszállítását jelenti.

Azt a távolságot kell figyelembe venni, amelyet az érintett vasútvonalon az utas ténylegesen megtett. A kettős számbavétel elkerülése érdekében minden ország a saját területén megtett utas- vagy tonnakilométereket számlálja. Ha ez nem ismert, akkor a díjfizetés alapjául szolgáló távolságot vagy becslést kell alkalmazni.

A.V-09 Felszálló vasúti utas

Utas, aki azért száll fel egy vasúti járműre, hogy a jármű elszállítsa.

Az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik járműre történő átszállás – a vasúti vállalkozástól függetlenül – nem minősül leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset, amikor az átszállás során egy másik szállítási módot vesznek igénybe, vasúti járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, azt követő felszállásnak minősül.

A.V-10 Leszálló vasúti utas

Utas, aki a vasúti járműről, miután az elszállította őt, leszáll.

Az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik járműre történő átszállás – a vasúti vállalkozástól függetlenül – nem minősül leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset, amikor az átszállás során egy másik szállítási módot vesznek igénybe, vasúti járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, azt követő felszállásnak minősül.

A.V-11 Vasúti utas utazása

A vasúton szállított utasok felszállási és leszállási helye közötti útkombináció, bármilyen útvonalat követtek is a vasúti hálózaton.

A.V-12 Felszállóhely

Az a hely, ahol a vasúti utas a vasúti járműre felszáll azzal a céllal, hogy elszállítsák.

Az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik járműre történő átszállás – a vasúti vállalkozástól függetlenül – nem minősül leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset, amikor az átszállás során egy másik szállítási módot vesznek igénybe, vasúti járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, azt követő felszállásnak minősül.

A.V-13 A leszállás helye

Az a hely, ahol a vasúti utas a vasúti járművet elhagyja, miután vele elszállították.

Az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik járműre történő átszállás – a vasúti vállalkozástól függetlenül – nem minősül leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset, amikor az átszállás során egy másik szállítási módot vesznek igénybe, vasúti járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, azt követő felszállásnak minősül.

A.V-14 Fuvaráru

Olyan áruk csoportja, amelyeket a rájuk érvényes jogszabályok értelmében vagy díjszabás alapján – egyetlen közös szállítási dokumentummal továbbítanak.

A.V-15 A fuvaráruk fajtái

A fő szállítási kategóriák:

- Teljes vonatrakomány: Vonatból és egy vagy több teherkocsi rakományából álló, egy feladó megbízásából szállított és az egyszeri berakodási pont és az egyszeri kirakodási pont között összeállításában nem változó áruszállítmány.

- Teljes vagonrakomány: Az út során a vasúti teherkocsi kizárólagos használatát igénylő áruszállítmány, tekintet nélkül arra, hogy a teherkocsi terhelhetőségét teljesen kihasználják-e vagy sem, az egész vonatrakományban lévő kocsik nem számítanak bele.
- Kisebb rakományok: A teljes vonatrakománynál vagy kocsirakománynál kisebb szállítmány.

A.V-16 Vasúton szállított áruk

Bármely áru, amelyet vasúti járművön szállítanak.

Ide tartoznak az áruk csomagolására szolgáló göngyölegek és felszerelés is, például a konténerek, a cserélhető konténerek vagy raklapok, és a sínen szállított közúti áruszállító járművek is.

A.V-17 Az áruk bruttó összsúlya

A szállított áruk teljes súlya, az összes csomagolás és a szállítóeszköz (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok, valamint az áruval megrakott és vasúton szállított közúti áruszállító járművek) önsúlya.

A vasúti szállítási statisztikák összeállítása során használt súly.

A.V-18 Az áruk bruttó súlya

A szállított áruk teljes súlya, beleértve a csomagolást, kivéve azonban a szállítóeszköz önsúlyát (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok, valamint az áruval megrakott közúti áruszállító járművek).

A.V-19 Önsúly

A szállító egység súlya (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok, valamint az áruval megrakott és vasúton szállított közúti áruszállító járművek) a rakomány berakodásáig.

A.V-20 Árutonna-kilométer

Az áruszállítás mértékegysége, amely a vasúton egy tonna áru egy kilométer távolságra történő elszállítását jelenti.

A megtett távolság a kérdéses hálózaton ténylegesen megtett távolságot jelenti. A kettős számbavétel elkerülése érdekében minden ország a saját területén megtett utas- vagy tonnakilométereket számlálja. Ha ez nem ismert, akkor a díjfizetés alapjául szolgáló távolságot vagy becslést kell alkalmazni.

A.V-21 A vasúton szállított áruk fajtái

A szállított áruk az áruk fajtája szerint is osztályozhatók.

Az osztályozási rendszerek példái: a CSTE nomenklatúrát (Árucikkek osztályozása az európai szállítási statisztika céljaira – ENSZ-EGB) felváltó NST 2007 (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája) és az NST/R nomenklatúra (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája/átdolgozott változat – EUROSTAT).

A.V-22 A szállított áruk fajtái

A szállított áruk az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának Rakományok, egységcsomagok és csomagolóanyagok típusainak kódolása című 21. ajánlása (Genf, 1986. március) szerint is osztályozhatók. Az áruosztályok az alábbiak:

- Folyékony ömlesztett áru
- Szilárd ömlesztett áru
- Nagy teheráru konténer

- Más teheráru konténer
- Raklapon szállított áruk
- Hevederrel átkötött áruk
- Mozgó, önjáró egységek
- Egyéb mozgó egységek
- Más rakománytípusok

A.V-23 TEU-kilométer

Mértékegység, amely 1 TEU 1 kilométerre történő elszállítását fejezi ki.

A.V-24 Veszélyes áruk

A vasúton továbbított veszélyes áruk osztályait a Veszélyes áruk szállítására vonatkozó ENSZ-ajánlások (Genf, 2007) tizenötödik átdolgozott kiadása határozza meg.

1. osztály: Robbanóanyagok
2. osztály: Gázok
3. osztály: Gyúlékony folyadékok
4. osztály: Gyúlékony szilárd anyagok; öngyulladásra hajlamos anyagok; vízzel érintkezve gyúlékony gázok kibocsátására hajlamos anyagok.
5. osztály: Oxidáló anyagok és szerves peroxidok
6. osztály: Mérgező és fertőző anyagok
7. osztály: Radioaktív anyag
8. osztály: Korrozív anyagok
9. osztály: Más veszélyes anyagok és árucikkek

A.V-25 Berakodott áruk

Vasúti járművön elhelyezett és vasúttal elküldött áruk.

A közúti és belvízi szállítástól eltérően, az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik vasúti járműre történő átrakódás, valamint a mozdonycsere nem minősül kirakodást követő berakodásnak. Ha viszont az árukat vasúti járműről lerakják, és más szállítási módon továbbítják, majd ismét egy másik vasúti járműre rakják, ez az első vasúti járműről való lerakásnak és a másik vasúti járműre történő ezt követő felrakásnak minősül.

A.V-26 Kirakodott áruk

Vasúti járműről vasúti szállítás után lerakott áruk.

A közúti és belvízi szállítástól eltérően, az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik vasúti járműre történő átrakódás, valamint a mozdonycsere nem minősül kirakodást követő berakodásnak. Ha viszont az árukat vasúti járműről lerakják, és más szállítási módon továbbítják, majd ismét egy másik vasúti járműre rakják, ez az első vasúti járműről való lerakásnak és a másik vasúti járműre történő ezt követő felrakásnak minősül.

A.V-27 Nemzetközi vasúti áruszállítás – berakodott (kilépő) áruk

Az adatszolgáltató vasút országában található berakodás helye és egy másik országban található kirakodás helye között vasúton szállított áruk.

A tranzitárúk nem tartoznak ide. Adott vasúthálózaton berakodott, és egy másik ország hálózatába kompon szállított vasúti tehervagonok e fogalomkörbe tartoznak.

A.V-28 Nemzetközi vasúti áruszállítás – kirakodott (belépő) áruk

Külföldön található berakodás helye és az adatszolgáltató országában fekvő kirakodás helye között szállított áruk.

A tranzitárúk nem tartoznak ide. Külföldi vasút hálózatán berakodott, és az adatszolgáltató vasút országának hálózatába kompon szállított vasúti tehervagonok ide tartoznak.

A.V-29 Közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk

Az adatszolgáltató országon át, az adatszolgáltató ország területén kívül található két hely (a be- és a kirakodás helye) között vasúton szállított áruk.

Ide tartozik az adatszolgáltató vasút hálózatába kompon belépő és/vagy azt kompon elhagyó vasúti teherkocsi.

A.V-30 Közúti áruszállítási összeköttetés

A sínen szállított áruk berakodási és kirakodási helyének kombinációja, bármilyen útvonalat követtek is.

A.V-31 A berakodás helye

Azt a helyet kell figyelembe venni, ahol az árut a vasúti járműre elszállítás céljából felrakják.

A közúti és belvízi szállítástól eltérően, az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik vasúti járműre történő átrakodás, valamint a mozdonycsere nem minősül kirakodást követő berakodásnak. Ha viszont az árut vasúti járműről lerakják, és más szállítási módon továbbítják, majd ismét egy másik vasúti járműre rakják, ez az első vasúti járműről való lerakásnak és a másik vasúti járműre történő ezt követő felrakásnak minősül.

A.V-32 A kirakodás helye

Azt a helyet kell figyelembe venni, ahol az árut szállítást követően a vasúti járműről lerakják.

A közúti és belvízi szállítástól eltérően, az egyik vasúti járműről közvetlenül egy másik vasúti járműre történő átrakodás, valamint a mozdonycsere nem minősül kirakodást követő berakodásnak. Ha viszont az árut vasúti járműről lerakják, és más szállítási módon továbbítják, majd ismét egy másik vasúti járműre rakják, ez az első vasúti járműről való lerakásnak és a másik vasúti járműre történő ezt követő felrakásnak minősül.

A.VI ENERGIAFOGYASZTÁS

A.VI-01 A vasúti szállítás energiafogyasztása

A vontató járművek által vontatásra, vasúti szolgáltatásokra és eszközökre (fűtés, légkondicionálás, világítás) felhasznált összes energiamennyiség.

A.VI-02 Kőolajtonna-egyenérték (TOE)

Az energiafogyasztás mértékegysége: 1 TOE = 0,041868 TJ.

A Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) által elfogadott átszámítási tényezők 1991-re a következők voltak:

- Motorbenzin	1,070
- Dízelolaj	1,035
- Nehéz tüzelőolaj	0,960
- Cseppfolyósított propán-bután gáz	1,130
- Földgáz	0,917

A Nemzetközi Energiaügynökség által az elektromos áramra használt átszámítási tényező: 1 TWh = 0,086 Mtoe.

A.VI-03 Joule

Az energiafogyasztás mértékegysége:

- 1 terajoule = 10^{12} J = 2,78 x 10^5 kWh,
- 1 terajoule = 23,88459 TOE.

A.VI-04 Motorbenzin (benzin)

Könnyű szénhidrogénolaj belső égésű motorokban való használatra, kivéve a repülőgépekben használatosakat.

A motorbenzint 35 °C és 215 °C között desztillálják és szárazföldi üzemelésű szikragyújtású motorok üzemanyagaként használják. A motorbenzin adalékanyagokat, oxigéndúsítókat és oktánszámot növelő adalékot, többek között ólomvegyületeket (például ólomtetraetilt vagy ólomttrametil) tartalmazhat.

Fűtőérték: 44,8 TJ/1 000 t.

A.VI-05 Gázolaj (dízelolaj)

A nyersolaj atmoszferikus lepárlásából nyert könnyű gázolaj (dízelolaj).

A gázolaj (dízelolaj) fogalma magában foglalja az atmoszferikus lepárlási maradék ismételt vákuumlepárlásával nyert nehéz gázolajat is. A gázolaj 200 és 380 °C között desztillálódik, a veszteséget is beleértve kevesebb mint 65 térfogatszázalékkal 250 °C-on, és több mint 80 százalékkal 350 °C-on. Lobbanáspontjuk mindig 50 °C felett van, és sűrűségük nagyobb mint 0,81. A keveréssel nyert nehézolajokat a gázolajjal azonos csoportba sorolják, feltéve, hogy kinematikus viszkozitásuk nem haladja meg a 25 cST-t 40 °C-on.

Fűtőérték: 43,3 TJ/1 000 t.

A.VI-06 Nehéz tüzelőolaj (maradvány)

A desztillációs maradványt alkotó nehézolaj.

Ide tartozik az összes reziduális üzemanyagolaj (ideértve a keveréssel kapottakat is). A nehéz tüzelőolaj viszkozitása 25 cST felett van 40 °C-on. Lobbanáspontjuk mindig 50 °C felett van, és sűrűségük nagyobb mint 0,90.

A.VI-07 Cseppfolyósított propán-bután (PB) gáz

A paraffin sorozat könnyű szénhidrogénjei, amelyeket kizárólag nyersolaj lepárlásából nyernek.

A PB-gáz propánból, butánból vagy e két szénhidrogén keverékéből áll. Ezeket alacsony nyomáson (5-10 atmoszféra) lehet cseppfolyósítani. Folyékony állapotban és 38 °C-n relatív gőznyomásuk legfeljebb 24,5 bar. Fajsúlyuk 0,50-től 0,58-ig terjed.

A.VI-08 Fekete kőszén

Fekete, természetes fosszilis szerves üledék, több mint 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) bruttó fűtőértékkel hamumentes állapotban, 30 °C-on és 96%-os külső relatív páratartalom melletti természetes nedvességtartalommal, átlagosan 0,6-es vitrinitreflexió esetén.

A.VI-09 Barnakőszén – lignit

Nem összeálló szén, kevesebb, mint 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) bruttó fűtőértékkel, nedveshamu-mentes állapotban és a száraz, ásványianyag-mentes anyaghoz viszonyítottan 31%-osnál magasabb illóanyag-tartalommal.

A.VI-10 Elektromos energia

Vízi erőmű, geotermikus erőmű, atomerőmű és hagyományos hőerőmű által termelt, illetve megújuló forrásokból nyert energiafajta, kivéve a szivattyús-tározós erőművek által termelt energiát. A villamos energiát hőegyenértékkel mérik (3,6 TJ/GWh).

A.VII BALESETEK**A.VII-01 Baleset**

Nem kívánt vagy nem szándékos váratlan esemény vagy ezen események káros következménnyel járó láncolata.

A vasúti balesetek olyan balesetek, amelyeknek legalább egy mozgó vasúti jármű részese. A balesetek az alábbi kategóriákba sorolhatók:

- Ütközés
- Kisiklás
- Baleset szintbeli kereszteződésben
- A mozgásban lévő gördülőállomány által személyeknek okozott balesetek.
- Tűz a gördülőállományban
- Egyéb

Az öngyilkosságokat – mint lényegükből adódó szándékos cselekményeket – nem kell figyelembe venni.

Emiatt ezeket sem az UIC vasúti baleseti statisztikái, sem pedig a nemzetközi közúti baleseti statisztikák nem veszik figyelembe. A vasútbiztonságban és –üzemeltetésben játszott fontos szerepük miatt az öngyilkossági statisztikákat külön kell gyűjteni. Nem kell figyelembe venni a terrorcselekményeket.

A.VII-02 Öngyilkosság

A személy önszántából előidézett sérülése következtében halállal végződő és az illetékes nemzeti hatóságok által így rögzített és minősített cselekmény.

A.VII-03 Öngyilkossági kísérlet

A személy önszántából előidézett sérülése folytán bekövetkezett, nem halálos kimenetelű és az illetékes nemzeti hatóságok által így rögzített és minősített cselekmény.

A.VII-04 Súlyos baleset

Minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban lévő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi elő, vagy jelentős kárt okoz a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben, vagy jelentős forgalmi zavart okoz. Nem tartoznak ide a műhelyekben, raktárakban és járműtelephelyeken történő balesetek.

Az UIC ezt a meghatározást használja.

A.VII-05 Járműállomány, pálya vagy egyéb berendezés, illetve a környezet súlyos károsodása

A nemzetközileg elfogadott küszöbértéket meghaladó kár.

A jelentős kár az UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) által elfogadott küszöbértékét 2007-ben 150.000 euróban állapították meg.

A.VII-06 Jelentős forgalmi fennakadások

A forgalom kiterjedt fennakadása akkor következik be, amikor a vasúti szolgáltatásokat legalább egy vasúti fővonalon több mint hat órára felfüggesztik.

A.VII-07 Sérüléssel járó baleset

Minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban lévő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy sérülését idézi elő. Nem tartoznak ide a műhelyekben, raktárakban és járműtelephelyeken történő balesetek.

A meghatározásba beletartoznak a könnyebben sérült személyek és hasonló a közúti baleseti statisztikákban használt meghatározáshoz.

A.VII-08 Súlyos sérüléssel járó baleset

Minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban lévő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi elő. Nem tartoznak ide a műhelyekben, raktárakban és járműtelephelyeken történő balesetek.

Az UIC rendszerint ezt a meghatározást használja a vasúti balesetekre és kizárja a könnyű személyi sérüléssel járó baleseteket. A meghatározás alapján összegyűjtött számokat nem lehet közvetlenül összehasonlítani a könnyű személyi sérüléssel járó közúti balesetekkel.

A.VII-09 Meghalt személy

Bármely elhunyt személy, aki egy baleset következtében azonnal vagy 30 napon belül elhalálozik.

Ide tartoznak a sérüléssel járó vasúti balesetben érintett utasok, az alkalmazottak és egyéb meghatározott vagy meghatározatlan személyek.

A.VII-10 Sérült személy**Súlyosan sérült személy**

Minden olyan sérülést szenvedett személy, aki baleset következtében 24 óránál hosszabb ideig szorult kórházi kezelésre.

Könnyebben sérült személy

Bármely sérült személy a meghalt, vagy súlyosan sérült személyek kivételével.

Az enyhébb sérüléseket (kisebb vágásokat és horzsolásokat) elszenvedőket rendszerint nem veszik fel a sérültek nyilvántartásába.

A.VII-11 Összeütközések (vonatok összeütközése), ideértve az úrszelvényben lévő akadályokkal való összeütközéseket is

A két vonat közötti frontális vagy ráfutásos ütközések, vagy (oldalirányú) ütközés egy vonat és a rakodási úrszelvénybe eső másik vonat, vagy az alább felsoroltakkal ütköző vonat valamely része között:

- a) Tolatási műveletek
- b) Rögzített műtárgyak, mint pl. az ütközőbakok, vagy
- c) Ideiglenesen a pályán lévő vagy ahhoz közel eső tárgyak (kivéve a szintbeli kereszteződéseket), mint pl. sziklák, földomlás, fák, vasúti járművek elhagyott alkatrészei, közúti járművek és gépek, vagy pályakarbantartó berendezések.

A.VII-12 Kisiklás

Minden olyan eset, amikor a vonatnak legalább egy kereke elhagyja a sínt.

Az összeütközés következtében bekövetkező kisiklást nem kell figyelembe venni. Ezeket az eseteket az összeütközések között kell figyelembe venni.

A.VII-13 Baleset szintbeli kereszteződésben

Szintbeli keresztezésekben legalább egy vasúti jármű és egy vagy több keresztező jármű, más közúthasználók, mint gyalogosok vagy a pályán, illetve a pálya közelében ideiglenes található tárgyak részvételével bekövetkező baleset.

- **Szintbeli kereszteződés:** Közút és vasútvonal az infrastruktúra fenntartója által engedélyezett és a nyilvános vagy magánutak felhasználói előtt nyitva álló szintbeli kereszteződése. Nem tartoznak ide az állomások peronjai közötti átjárók.
- **Közút:** A vasúti baleseti statisztikákban bármely nyilvános vagy magán közút, utca vagy főútvonal, ideértve a gyalogutat és a kerékpársávot.

A.VII-14 A mozgásban lévő gördülőállomány által személyeknek okozott balesetek.

Egy vagy több személy balesete, akiket vagy egy vasúti jármű vagy annak valamely része, vagy a vasúti járműhöz erősített vagy onnan levált tárgy talált el. Ide tartoznak a vasúti járműről lezuhanó személyek, vagy azok, akik a járműveken utazva zuhannak le, vagy akiket ilyenkor talál el egy elszabadult tárgy.

A.VII-15 Tűz a gördülőállományban

Az indulási állomás és a célállomás között mozgásban lévő vasúti járművekben bekövetkező tűz vagy robbanás (beleértve a rakományt is), beleértve az indulási állomáson, a célállomáson vagy a közbeeső megállóhelyeken való tartózkodást és a vonatrendezési műveleteket is.

A.VII-16 A vasúti baleseti statisztikákban szereplő személyek csoportjai

- **Vasúti utas:** A vonat személyzetének kivételével bárki, aki vasúti járművel utazik.
A baleseti statisztikákban ide tartoznak azok az utasok is, akik a mozgó vonatra felszállnak, illetve arról leszállnak.
- **Foglalkoztatottak (a vállalkozók alkalmazottait és az egyéni vállalkozókat is ideértve):** Olyanok, akiknek a foglalkoztatása a vasúthoz kapcsolódik és a baleset idején szolgálatot teljesít. Ide tartoznak a vonat személyzete és a gördülőállomány kezelői és az infrastrukturális létesítmények.
- **Szintbeli kereszteződés használói:** A szintbeli kereszteződést a vasútvonalon bármilyen közlekedési eszközzel vagy gyalogosan történő áthaladásra használó személyek.
- A vasút területén **illetéktelenül tartózkodó személyek:** A vasút illetéktelenek számára tiltott területén tartózkodó személyek, a szintbeli keresztezések használóinak kivételével.

A.VII-17 Veszélyes áruk szállítása során bekövetkezett balesetek

Minden baleset vagy esemény, amelyet a RID/ADR 1.8.5. bekezdésével összhangban jelenteni kell

B. KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS

B.I INFRASTRUKTÚRA**B.I-01 Közút**

Szilárd alappal rendelkező közlekedési útvonal (használatban lévő út), amely nyitott a közforgalom, elsősorban a saját kerekeiken mozgó közúti gépjárművek számára, és amely nem sín vagy kifutópálya.

Ide tartoznak a burkolt utak és a szilárd alappal rendelkező egyéb utak, pl. a kavicsolt utak. Az út fogalma lefedi az utcákat, a hidakat, az alagutakat, a kiegészítő létesítményeket, az útelágazásokat, a kereszteződéseket és a csomópontokat. Ide tartoznak továbbá az úthasználati díj ellenében használható utak is. Nem tartoznak ide a kerékpársávok.

B.I-02 Burkolt út

Zúzott köves felületű út (makadám) bitumen kötőanyaggal vagy bitumenezett anyagokkal, betonnal vagy burkolatkővel.

B.I-03 Burkolat nélküli út

Szilárd alappal rendelkező zúzott köves, bitumen kötőanyagú vagy bitumenezett anyagot tartalmazó, beton- vagy burkolatkő-felület nélküli út.

B.I-04 Közúthálózat

Egy adott területen található valamennyi közút.

A közúthálózat az út felülete szerint is osztályozható, pl.:

- a) *Burkolt utak*
- b) *Burkolat nélküli utak*

B.I-05 A közút kategóriája

A közutak három nemzetközileg összehasonlítható típus szerint osztályozhatók:

- a) Autópálya
- b) Beépített területen belüli közút
- c) Egyéb közút (beépített területen kívül)

B.I-06 Autópálya

Olyan közút, amelyet gépjárműforgalom céljára terveztek és építettek, amely nem a vele határos ingatlanokat szolgálja ki, és amely:

- a) egyes meghatározott helyeket és időszakokat kivéve kétirányú forgalom számára olyan útpályákkal van ellátva, amelyek az ellenirányú forgalomtól forgalmi célokat nem szolgáló sávval vagy kivételesen más módon vannak elválasztva;
- b) ugyanabban a szintben nem kereszteződik semmilyen más közúttal, vasúttal, villamos pályával vagy gyalogúttal;
- c) közúti jelzőtáblával autópályaként van megjelölve, és a közúti gépjárművek meghatározott kategóriái részére van fenntartva;

Ide tartoznak az autópályák felhajtó és lehajtó sávjai is, függetlenül a közúti jelzőtáblák elhelyezkedésétől.

Ide tartoznak továbbá a városi autópályák is.

B.I-07 Gyorsforgalmi út

Olyan közút, amelyet gépjárművek forgalmára építettek, amely nem a vele határos ingatlanokat szolgálja ki, és:

- a) amely a két forgalmi irány számára rendszerint elválasztott útpályákat biztosít
- b) amelyre kizárólag csomópontokból vagy szabályozott útelágazásokból lehet felhajtani
- c) amely közúti jelzőtáblával gyorsforgalmi útként van megjelölve, és a közúti gépjárművek meghatározott kategóriái részére van fenntartva;
- d) amelyen a haladást szolgáló útpályán tilos a megállás és a parkolás.

Ide tartoznak a felhajtó és lehajtó sávok is, függetlenül a közúti jelzőtáblák elhelyezkedésétől. Ide tartoznak továbbá a városi gyorsforgalmi utak is.

B.I-08 Lakott területen belüli közút: helyi közút

Olyan közút, amely a lakott terület határain belül fekszik, és az oda be- és kivezető közutakat jelzőtábla jelzi.

Lakott területen belüli közutakon a megengedett legnagyobb sebesség gyakran 50 km/h körül van.

Nem tartoznak ide az autópályák, a gyorsforgalmi utak és a lakott területeken átmenő nagyobb sebességre alkalmas közutak, ha a közúti jelzőtáblák nem jeleznek lakott területet. Ide tartoznak az utcák is.

B.I-09 Lakott területen kívüli közút

Olyan közút, amely a lakott terület határain belül fekszik, és a lakott terület határait a be- és a kivezető közutakon jelzőtábla jelzi.

B.I-10 „E” főút

A nemzetközi „E” hálózat referencia-közutak rendszerét jelenti, a fő nemzetközi közlekedési útvonalokról szóló, Genfben, 1975. november 15-én létrejött európai megállapodásban (AGR) és annak módosításaiban foglaltak szerint.

A referencia-közutak és a köztes utak („A” osztályú közutak) száma kétjegyű; a leágazások, a bekötő- és az összekötő utak („B” osztályú közutak) száma háromjegyű.

B.I-11 Útpálya

A közút közúti gépjárművek közlekedése számára fenntartott része. Nem tartoznak ide az út olyan részei, amelyek az útfelület magasabb vagy alacsonyabb szintjei számára padkát alkotnak, továbbá azok a részek sem, amelyeket olyan közúti járművek közlekedése számára szántak, amelyek nem önmozgóak vagy amelyeket járművek parkolására tartanak fenn; még abban az esetben sem, ha ezeket a részeket veszély esetén alkalmanként gépjárművek áthaladására is használhatják. Az úttest szélességét az út tengelyére merőlegesen mérik.

B.I-12 Forgalmi sáv

Egyike az úttest hosszanti útsávjainak, függetlenül attól, hogy jelölve van-e hosszanti útjelzésekkel vagy sem, amely elég széles ahhoz, hogy a motorkerékpároktól különböző gépjárművek egy sora azon haladhasson.

B.I-13 Autóbuszforgalmi sáv

Az úttestnek az autóbuszok számára kialakított része, amelyet az úttest többi részétől hosszanti útjelzésekkel különböztetnek meg.

A taxik és egyes esetekben a több utast szállító járművek számára is megengedhető az autóbuszforgalmi sáv használata.

B.I-14 Villamos vonal

Villamosok használatára fenntartott sínpárból álló közlekedési vonal.

Magában foglalja mind a más közúti gépjárművek által is használt, közútba fektetett villamospályát, mind a közúttól elkülönített villamospályát.

B.I-15 Kerékpárút

Az úttest kerékpárok számára kialakított része, amelyet az úttest többi részétől hosszanti útjelzésekkel különböztetnek meg.

A kerékpárút használata moperek számára is megengedhető.

B.I-16 Kerékpársáv

Különálló út vagy kerékpárok számára kijelölt és megfelelő közúti jelzőtáblával ellátott közút része. A kerékpársávot a többi közúttól vagy ugyanannak a közútnak az egyéb részeitől szerkezeti megoldásokkal választják el.

A kerékpársáv használata moperek számára is megengedhető.

B.I-17 A közút hossza

A közút hossza a kezdőpontja és a végpontja közötti távolsággal azonos.

Amennyiben az útpálya az egyik irányban hosszabb, mint a másikban, akkor a közút hosszát az útpályának az egyes irányokban mért kezdő-, illetve végpontja között mért távolságok felének az összegéből képzik.

B.I-18 Lakott terület

Egy városközpont (település) közigazgatási határain vagy közigazgatási határai összességén belüli terület.

A lakott területek a lakosság száma szerint is osztályozhatók:

- a) 10 000-től 49 999-ig – kisváros
- b) 50 000-től 249 999-ig – közepes méretű város
- c) 250 000-től – nagyváros.

A lakott területek nagyobb lakosságszámú területi egységeket alkotnak, amelyben a lakosság zöme, de nem feltétlenül az egésze, beépített környezetben él. A B.I-05 szakaszban meghatározott beépített területek a vidéki körzetek falvait és városait is magukban foglalhatják.

B.II SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK**B.II.A JÁRMŰVEK****B.II.A-01 Közúti jármű**

Kerekeken haladó és közúti használatra szánt jármű.

B.II.A-02 Közúti járműállomány

Adott időpontban az országban nyilvántartásba vett és a közforgalmú utak használatára engedélyezett közúti járművek száma.

Ide soroljuk azokat a közúti járműveket, amelyek mentességet élveznek az éves adó vagy engedélyezési díj alól; továbbá az importált használt járműveket, valamint ide tartoznak más közúti járművek is az adott országban érvényes gyakorlatnak megfelelően. Nem tartoznak viszont ide a katonai járművek.

B.II.A-03 Belföldi közúti jármű

Közúti jármű, amelyet az adatszolgáltató országban jegyeztek be, és amely ezen ország rendszám tábláját viseli, vagy az adott országban valamely más külön eljárás keretében vették nyilvántartásba (villamosok, trolibuszok stb.).

Azokban az országokban, ahol a közúti járműveket nem veszik nyilvántartásba, az ország adójogszabályai szerint honos személyek vagy társaságok birtokában lévő vagy általuk bérelt járművek tartoznak ide.

B.II.A-04 Külföldi közúti jármű

Közúti jármű, amelyet egy másik, az adatszolgáltató országtól különböző országban vettek nyilvántartásba, és amely e külföldi ország rendszám táblájával van ellátva.

B.II.A-05 Kerékpár

Közúti jármű, amelynek kettő vagy több kereke van, és amelyet kizárólag a járművön ülő személyek izomereje hajt, különösen pedálrendszer, kar vagy fogantyú segítségével (például kerékpár, tricikli, kvadricikli, rokkantkocsi).

Ide tartoznak a segédmotorral meghajtott kerékpárok is.

B.II.A-06 Közúti gépjármű

Közúti jármű, amely motorral van felszerelve, és meghajtásának ez az egyetlen eszköze, és amelyet rendes körülmények között személyek vagy áruk szállítására vagy személyek vagy áruk szállítására használatos járművek közúti vontatására használnak

Nem tartoznak ide a sínen közlekedő gépjárművek.

B.II.A-07 Személyszállító közúti jármű

Olyan közúti jármű, amelyet kizárólag vagy elsősorban egy vagy több személy szállítására terveztek.

A mind személyek, mind áruk szállítására tervezett járműveket a személyszállító vagy az áruszállító közúti járművek közé kell besorolni, műszaki jellemzőik vagy adóztatási kategóriájuk által meghatározott elsődleges rendeltetésüktől függően.

B.II.A-08 Személyszállító közúti gépjármű

Közúti gépjármű, amelyet kizárólag vagy elsősorban egy vagy több személy szállítására terveztek.

Ide tartoznak a következők:

- a) *Motorkerékpárok*
- b) *Mopedek*
- c) *Személygépkocsik*
- d) *Az alapvetően személyek szállítására tervezett vagy használt kisteherautók*
- e) *Taxik*
- f) *Béraitók*
- g) *Mentőautók*
- h) *Autóbuszok, távolsági buszok és kisbuszok*
- i) *Villamosok*
- j) *Lakókocsik*

Nem tartoznak ide a könnyű áruszállító járművek. Vö. a BII.A-22 meghatározásával.

B.II.A-09 Moped

Két-, három- vagy négykerekű közúti gépjármű, amelyet 50 cm³-nél (3,05 köbhüvelyk) kisebb hengerűrtartalmú motorral láttak el, és amelynek a legnagyobb megengedett sebességét az egyes országok jogszabályai határozzák meg.

Ide tartoznak a használatban lévő törzskönyvezett vagy törzskönyvvel nem rendelkező mopedek is, tekintet nélkül arra, hogy rendelkeznek-e rendszám-táblával. Egyes országok nem veszik nyilvántartásba az összes mopedet.

B.II.A-10 Motorkerékpár

Két-, három- vagy négykerekű közúti gépjármű, amelynek terheletlen súlya nem haladja meg a 400 kg-ot (900 fontot). Ide tartozik minden olyan jármű, amelynek hengerűrtartalma 50 cm³ vagy ennél több, valamint azok az 50 cm³-nél kisebb hengerűrtartalmú járművek is, amelyek nem esnek a moped fogalma alá.

B.II.A-11 Személygépkocsi

A mopedtől vagy a motorkerékpártól különböző közúti gépjármű, amelyet utasok szállítására alakítottak ki, és a vezetőt is ideértve legfeljebb kilenc ülőhellyel rendelkezik.

Ide tartoznak:

- a) *Személygépkocsik*
- b) *Az alapvetően személyek szállítására tervezett vagy használt kisteherautók*
- c) *Taxik*
- d) *Béraitók*
- e) *Mentőautók*
- f) *Lakókocsik*

Nem tartoznak ide a könnyű áruszállító közúti járművek, vö. a B.II.A-22 meghatározásával, valamint az autóbuszok, vö. a B.II.A-15 meghatározásával, és a kisbuszok, vö. a B.II.A-17 meghatározásával.

A „személygépkocsi” magában foglalja a mikrokoksikát (amelyeknek vezetéséhez nem szükséges engedély), a taxikat és a bérautókat is, feltéve, hogy tíz ülőhelynél kevesebb van bennük.

B.II.A-12 Taxik

Sofőrrel együtt bérelt, engedéllyel rendelkező személygépkocsi előre meg nem határozott útvonallal.

A bérlés módja rendszerint a következő:

- a) *Leintés az úton*
- b) *Kijelölt droszton történő kiválasztás*
- c) *Telefonhívás*

B.II.A-13 Lakókocsi

Gépjármű általi vontatásra tervezett, lakáscélokra szánt közúti jármű.

A lakókocsit alapvetően pihenési célra alakították ki. Áru vagy személyek szállítására nem használják. Nem tartoznak ide a beépített sátorral ellátott ponyvás utánfutók: ezeket áruk szállítására szolgáló utánfutóknak kell tekinteni.

B.II.A-14 Távolsági autóbusz, távolsági kisbusz vagy minibusz

Személyszállító közúti gépjármű, amely több mint kilenc ülőhellyel rendelkezik (ideértve a vezetőt is).

Ide tartoznak azok a minibuszok és mini távolsági buszok, is, amelyek több mint kilenc ülőhellyel rendelkeznek (ideértve a vezetőt is).

B.II.A-15 Autóbusz

Személyszállító közúti gépjármű, amely több mint 24 ülőhellyel rendelkezik (ideértve a vezetőt is), és amely ülő és álló utasok szállítására is alkalmas.

A járműveken álló utasok szállítására alkalmas helyeket alakíthatnak ki, amelyek lehetővé teszik az utasok folyamatos mozgását, vagy amelyeket úgy alakítottak ki, hogy a közlekedő folyosókon álló utasokat szállíthassanak.

B.II.A-16 Távolsági autóbusz

Személyszállító közúti gépjármű, amelyet több mint 24 ülő utas szállítására terveztek (ideértve a vezetőt is) és amelyet kizárólag ülő utasok szállítására alakítottak ki.

B.II.A-17 Minibusz / mini távolsági busz

Személyszállító közúti gépjármű, amelyet 10–23 ülő vagy álló utas szállítására terveztek (ideértve a vezetőt is).

A járműveket kialakíthatják kizárólag ülő utasok, vagy ülő és álló utasok szállítására is.

B.II.A-18 Trolibusz

Személyszállító közúti gépjármű, amely több mint kilenc ülőhellyel rendelkezik (ideértve a vezetőt is), és amely villamos vezetékhez kapcsolódva, de nem sínen közlekedik.

Ez a kifejezés magában foglalja azokat a járműveket is, amelyek trolibuszként és autóbuszként is üzemelnek, amennyiben a fő villamos áramforrásuktól független hajtóművel is rendelkeznek.

B.II.A-19 Villamos

Személy- vagy áruszállító közúti jármű, amely több mint kilenc ülőhellyel rendelkezik (ideértve a vezetőt is), vagy amelyet áruszállításra terveztek és villamos vezetékhez csatlakoztatva vagy dízelmotor által hajtva, sínen közlekedik. A villamost általában a városi közúti rendszerbe integrálják.

B.II.A-20 A távolsági autóbuszok, autóbuszok és trolibuszok utasszállító kapacitása

A járműben annak rendeltetésszerű használata során rendelkezésre álló ülő- és fekvőhelyek, illetve állóhelyek száma, ideértve a vezetőt is.

Kétség esetén az ülő- és fekvőhelyek legnagyobb számát kell számításba venni.

B.II.A-21 Áruszállító közúti jármű

Közúti jármű, amelyet kizárólag vagy alapvetően áruszállításra terveztek.

Ide tartoznak:

- a) *A könnyű áruszállító közúti járművek, amelyek összsúlya nem haladja meg a 3 500 kg-ot, amelyeket kizárólag vagy alapvetően áruszállításra terveztek, mint pl. a kisteherautók és a furgonok.*
- b) *A nehéz áruszállító közúti járművek, amelyek összsúlya meghaladja a 3 500 kg-ot, amelyeket kizárólag vagy alapvetően áruszállításra terveztek.*
- c) *Közúti vontatók*
- d) *A közforgalom számára nyitott közutak használatára engedéllyel rendelkező mezőgazdasági vontatók.*

B.II.A-22 Könnyű áruszállító közúti jármű

Áruszállító közúti járművek, amelyek összsúlya legfeljebb 3 500 kg, amelyeket kizárólag vagy alapvetően áruszállításra terveztek.

Ide tartoznak az elsősorban áruszállításra tervezett és használt teherkocsik, a pickupok, illetve a kisteherautók, amelyek összsúlya nem haladja meg a 3 500 kg-t.

B.II.A-23 Nehéz áruszállító közúti jármű

Áruszállító közúti járművek, amelyek összsúlya meghaladja a 3 500 kg-ot, és amelyeket kizárólag vagy alapvetően áruszállításra terveztek.

B.II.A-24 A közúti áruszállító járművek felépítményei

A közúti áruszállító járművek osztályozása felépítményük fajtája szerint történik.

Az osztályozás a következő:

1. Közönséges nyitott kocsiszekrény
 - burkolattal
 - plató
2. Billenőszekrény
3. Tartályszekrény
 - Szilárd ömlesztett áru
 - Folyékony ömlesztett
4. Szabályozott hőmérsékletű szekrény
5. Egyéb zárt szekrény
6. Karos konténerszállító vagy cserélhető konténerszállító
7. Élőállat-szállító
8. Egyéb

B.II.A-25 Áruszállító közúti gépjármű

Minden olyan egy egységből álló közúti gépjármű, amelyet áruk szállítására terveztek (pl. teherautó) vagy áruk szállítására tervezett közúti járművek járműszerelvényei (pl. teherautó pótkocsival/pótkocsikkal, vagy közúti vontató félpótkocsival és pótkocsival vagy anélkül).

B.II.A-26 Teherkocsi

Merev alvázzal rendelkező közúti gépjármű, amelyet kizárólag vagy alapvetően áruszállításra terveztek.

B.II.A-27 Közúti vontató

Közúti gépjármű, amelyet kizárólag vagy alapvetően más, motorral nem meghajtott közúti járművek (főleg félpótkocsik) vontatására terveztek.

Nem tartoznak ide a mezőgazdasági vontatók.

B.II.A-28 Mezőgazdasági vontató

Közúti gépjármű, amelyet kizárólag vagy alapvetően mezőgazdasági célokra terveztek, függetlenül attól, hogy az a közforgalmú utak használatára rendelkezik-e engedéllyel vagy sem.

B.II.A-29 Pótkocsi

Áruszállító közúti jármű, amelyet közúti gépjármű általi vontatásra alakítottak ki.

Nem tartoznak ebbe a kategóriába mezőgazdasági pótkocsik és a lakókocsik.

B.II.A-30 Mezőgazdasági pótkocsi

Olyan pótkocsi, amelyet kizárólag vagy alapvetően mezőgazdasági célokra alakítottak ki, függetlenül attól, hogy a közforgalmú utak használata számára engedélyezett-e vagy sem.

B.II.A-31 Félpótkocsi

Közúti áruszállító jármű, amely kialakításának megfelelően nem rendelkezik első tengellyel, és a jármű egy része és terhelt súlyának jelentős része a közúti vontatón nyugszik.

- B.II.A-32 Nyerges járműszerelvény**
Közúti vontató félpótkocsihoz kapcsolva.
- B.II.A-33 Közúti járműszerelvény**
Közúti gépjármű pótkocsihoz kapcsolva.
Ide tartoznak a hajlékony testű járművek is a hozzájuk kapcsolt további pótkocsival.
- B.II.A-34 Különleges rendeltetésű közúti jármű**
Közúti gépjármű, amelyet nem személyek vagy áruk szállítására alakítottak.
Ebbe a kategóriába tartoznak:
a) A tűzoltósági járművek
b) Az önjáró daruk
c) Az úthengerek
d) A fémkerekű vagy hernyótalpas talajgyaluk,
e) A film, rádió és TV műsorok felvételéhez használt járművek
f) A mozgókönyvtári járművek
g) A javításra szoruló járművek elvontatását végző járművek
h) Az egyéb különleges rendeltetésű közúti gépjárművek
- B.II.A-35 Legnagyobb megengedett terhelés**
Az a legnagyobb rakodó tömeg, amelyet a nyilvántartásba vevő ország illetékes hatósága megengedettnek nyilvánított.
- B.II.A-36 Raktérfogat**
A járműben az áruk szállítására rendelkezésre álló legnagyobb térfogat (pl. köbméterben megadva).
- B.II.A-37 A jármű rakfelülete**
A járműszerelvényben az áruk szállítására rendelkezésre álló legnagyobb rakfelület (pl. négyzetméterben megadva).
- B.II.A-38 A jármű össztömege (megengedett legnagyobb tömeg)**
A jármű vagy a járműszerelvény a nyilvántartásba vevő ország illetékes hatósága által megengedettnek nyilvánított legnagyobb össztömege, ideértve a rakomány tömegét is, megrakott és útrakész állapotban.
Ez magában foglalja a vezető és a szállítható személyek legnagyobb létszámának a súlyát is.
- B.II.A-39 A közúti jármű életkora**
Az az időtartam, amely a közúti jármű első nyilvántartásba vétele óta eltelt, függetlenül attól, hogy az első nyilvántartásba vétel amely országban történt.
- B.II.A-40 Hengerűrtartalom**
A motor hengerűrtartalma a nyilvántartásba vételt végző ország illetékes hatósága hiteles adatainak megfelelően.

B.II.A-41 Üres járműtömeg

A jármű vagy a járműszerelvény a nyilvántartásba vevő ország illetékes hatósága által meghatározott súlya, a rakomány tömegét bele nem értve, megrakott és útrakész állapotban.

Az üres járműtömegbe az ország gyakorlatától függően beletartozhat a vezető és az üzemanyag is.

B.II.A-42 A motor energiaforrása

A jármű motorja által használt fő energiaforrás a nyilvántartásba vételt végző ország illetékes hatósága hiteles adatának megfelelően.

A hibridüzemű vagy kétféle üzemanyaggal működő járművek esetében, amelyek alkalmasak arra, hogy egynél többfajta motorenergia-forrást használjanak (pl. cseppfolyós földgázt és benzint vagy elektromos áramot és gázolajat stb.) a fő energiaforrásnak, ahol lehetséges, az alternatív hajtóanyagot kell tekinteni.

B.II.A-43 Alternatív hajtóanyag

A hagyományos üzemanyagfajtáktól (benzin és gázolaj) eltérő motorenergia-forrás.

Az alternatív hajtóanyagok körébe tartozik az elektromos áram, a cseppfolyós földgáz, a földgáz (a földgáz cseppfolyós komponensei vagy sűrített földgáz), az alkoholok, az alkoholok és más üzemanyagok keverékei, a hidrogén, a bioüzemanyagok (mint például a biodízel) stb. (Ez a felsorolás nem kimerítő jellegű.) Az alternatív üzemanyagok köre nem foglalja magában az ólommentes benzint, a reformulált benzint vagy a városi (alacsony kéntartalmú) gázolajat.

B.II.A-44 A gépjármű első nyilvántartásba vételének dátuma

A gépjármű első nyilvántartásba vételének dátuma a jármű újként történő felvétele a gépjármű-nyilvántartásba, a nyilvántartásba vevő országra való tekintet nélkül.

A nyilvántartásba vétel dátuma az a nap, amelyen a gépjármű-nyilvántartásba való felvételre sor került. Az importált használt jármű nyilvántartásba való felvétele nem első nyilvántartásba vétel, hanem ismételt nyilvántartásba vétel.

B.II.B KONTÉNEREK STB.**B.II.B-01 Rakományegység**

Konténer, cseredoboz (cserélhető konténer).

A tengeri szállításban használt „pőrekocsik” (lásd alább a B.II.B-09 alatt) a konténerek speciális fajtáiként szerepelnek.

B.II.B-02 Intermodális szállítóegységek (ITU)

Intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti áruszállító gépjármű.

B.II.B-03 Konténer

Speciális áruszállító doboz, amely megfelelően szilárd és egymásra halmozható, valamint vízszintes és függőleges irányban rakodható. A konténer hivatalos technikai meghatározása:

„Szállítási eszköz, amely

- a) Tartós kivitelű és a folyamatosan ismétlődő használatához megfelelő mértékben szilárd szerkezetű;
- b) Kifejezetten egy vagy több szállítási mód igénybevételével az áruk közbeeső átrakásának szükségessége nélküli szállításnak a lehetővé tétele céljából készült;
- c) Azonnali kezelhetőséget biztosító szerelvényekkel ellátott, különösen olyanokkal, amelyekkel átrakásuk egy bizonyos szállítási módról egy másikra biztosított
- d) Tervezésének köszönhetően lehetővé teszi a könnyű berakodást és kirakodást;
- e) Egymásra halmozható, és
- f) Térfogata legalább 1 m³.”

A cserélhető konténerek nem tartoznak ide.

Bár a tengeri fuvarozásban használatos, oldalfalak és tető nélküli konténeralak („plató” – lásd: alább a B.II.B-09-ben) nem rendelkeznek térfogattal, és így nem felelnek meg az f) pontban foglaltaknak, mégis speciális konténernek tekintendők, ezért szintén ide tartoznak.

B.II.B-04 A konténerek méretei

A konténerek fő méretei a következők:

- a) 20 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- b) 40 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- c) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer
- d) 40 lábnál hosszabb ISO konténer
- e) Szupermagas kockakonténer (túlméretes konténer)
- f) Légi szállítású konténer (a légi szállítás normáinak megfelelő konténer).

A konténerek rendszeren 8 láb magasak, de más magasságúak is léteznek. A magas kockakonténerek 9,5 láb magasságú konténerek. A szupermagas kockakonténerek az ISO mérethatárokat meghaladó konténerek. Ide tartoznak a 45 láb, a 48 láb és az 53 láb hosszú konténerek is.

Az a)–e) pontokban meghatározott konténereket nagyméretű konténereknek nevezzük.

B.II.B-05 A konténer önsúlya

A konténer önsúlya beleszámít a konténerben szállított áruk összsúlyába, más néven az áruk bruttó összsúlyába. A konténerben szállított áruk összsúlyát a bruttó összsúlyból lehet kiszámítani, a konténer önsúlyának kivonásával, illetve megfordítva. Amennyiben az önsúlyra vonatkozó információk hiányoznak, az önsúlyt az alábbi átlagok felhasználásával lehet megbecsülni.

A konténer önsúlya az alábbiak szerint becsülhető:

h) 20 lábás ISO konténer	2,3 tonna
i) 40 lábás ISO konténer	3,7 tonna
j) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer	3,0 tonna
k) 40 lábnál hosszabb ISO konténer	4,7 tonna

B.II.B-06 A konténerek fajtái

A fő konténerfajták a teherszállító konténerek ISO szabványainak kézikönyve szerint:

1. Általános célú konténerek;
2. Speciális célú konténerek
 - zárt, szellőztetett konténer
 - nyitott tetejű konténer
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer teljes felépítménnyel;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel, de rögzített végpontokkal;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel és összecukható végpontokkal;
 - konténeralj (konténerlap);
3. Speciális áruszállító konténerek
 - termálkonténer
 - hőszigetelt konténer
 - hűtőkonténer csökkenő mennyiségű hűtőanyaggal
 - mechanikusan hűtött konténer
 - fűtött konténer
 - hűtött és fűtött konténer
 - tankkonténer ömlesztett áru számára;
 - konténer ömlesztett szárazáru számára
 - egyedi névvel ellátott áruszállító konténer (például személygépkocsik, élőállatok stb. számára);
 - légiszállítású konténer.

B.II.B-07 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit - húszlábás azonossági egység)

Egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húszlábás ISO konténer mérete 1 TEU.

Egy negyvenlábás ISO konténer mérete 2 TEU.

Egy 20 és 40 láb közé eső konténer 1,50 TEU-nak felel meg.

Egy 40 lábnál hosszabb konténer 2,25 TEU-nak felel meg.

B.II.B-08 Cserélhető konténer (Csereszekrény – swap body)

A közúti járművek méreteihez optimalizált teherszállító egység, amelyet a különböző módok (rendszerint közút/vasút) közötti átrakodáshoz kezelőeszközökkel láttak el.

Ezeket az egységeket eredetileg nem arra tervezték, hogy telerakodva, vagy felül emelve egymásra rakják. Újabban számos egység alkalmas erre, de a konténereknél kevésbé. A konténerektől megkülönböztető fő vonásuk az, hogy a közúti járművek méreteihez optimalizálják őket. Az egységet csak az UIC jóváhagyásával lehet vasúton használni. Egyes cserélhető konténereket (csereszekrényeket) összecsuksukható lábakkal látják el, és a konténer ezeken áll, ha nincs a járművön.

B.II.B-09 Plató

Rakománnyal terhelhető, felépítmény nélküli rakfelület, amelynek hossza és szélessége megegyezik a konténer alapterületének méreteivel, továbbá alul és felül is megfelelő sarokszerelvényekkel látták el.

Ezt a kifejezést használják bizonyos speciális rendeltetésű konténerek megnevezésére, így a csak alsó felülettel vagy csak hiányosan kiépített felső résszel rendelkező konténerekre.

B.II.B-10 Rakodólap

Megemelt rakfelület, amely az áruk emelésére és rakodására szolgál.

A rakodólapok általában fából készülnek, és szabványos méreteik a következők: 1000 mm x 1200 mm (ISO) és 800 mm x 1200 mm (CEN).

B.II.B-11 Guruló tároló, guruló konténer, guruló rakodólap

Kisméretű, nem egymásra rakodható, általában dobozszerű egység kerekkel felszerelve, amely áruk be- és kirakodásának megkönnyítésére szolgál.

B.III VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS**B.III-01 Szerződéses szállítás, bérfuvarozás**

Áruk vagy személyek térítés ellenében történő szállítása.

B.III-02 Szállítás saját részre

Nem szerződéses vagy bérfuvarozás jellegű szállítás.

Ilyen szállítás például, amikor egy vállalkozás a saját dolgozóit, vagy rakományát szállítja anélkül, hogy ezt pénzügyi tranzakció kísérmé. Habár egyének is végezhetik a szállítást, itt nem szerepeltetjük.

B.III-03 Vállalkozás

Intézményi egység vagy intézményi egységek olyan legkisebb társulása, amely magában foglalja, és közvetve vagy közvetlenül irányítja a termelő tevékenysége végzéséhez szükséges valamennyi funkciót.

A vállalkozásnak való minősülés előfeltétele, hogy az egységes tulajdonlás vagy egységes irányítás alatt álljon. Ugyanakkor egy vállalkozás sokféle gazdasági tevékenységet folytathat, és területileg szétszórta helyezkedhet el.

B.III-04 Közúti szállítási vállalkozás

Vállalkozás, amely közúti járművek felhasználásával egy vagy több helyen közúti szállítási szolgáltatás előállítására irányuló tevékenységet végez, és amelynek a hozzáadott érték szerinti fő tevékenysége a közúti szállítás.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

- ISIC/Rev.4¹: 49. divízió, 49.2. osztály – Egyéb szárazföldi szállítás
 - 4921. osztály - Városi, elővárosi szárazföldi személyszállítás
 - 4922. osztály – Egyéb szárazföldi személyszállítás
 - 4923. osztály – Közúti áruszállítás
- NACE/Rev.2²: 49. divízió, 49.3. osztály – Egyéb szárazföldi személyszállítás
 - 49.31. osztály - Városi, elővárosi, város-térségi szárazföldi személyszállítás
 - 49.32. osztály – Taxis személyszállítás
 - 49.39. osztály – Egyéb szárazföldi személyszállítás
- NACE/Rev.2: 49. divízió, 49.4. osztály – Közúti áruszállítás
 - 49.41. osztály – Közúti áruszállítás
 - 49.42. osztály - Költöztetés

A fizetett munkavállalókat nem foglalkoztató vállalkozásokat is számba kell venni. Csak azokat az egységeket kell tekintetbe venni, amelyek a beszámolási időszak alatt aktívak voltak. Az „alvó” vállalkozásokat vagy azokat, amelyek tevékenységüket még nem kezdték el, nem kell figyelembe venni.

B.III-05 Közúti személyszállítási vállalkozás

Közúti szállítási vállalkozás, amely a jármű vezetőjét nem számítva egy vagy több személy (utasok) szállításának területén kínál és végez szolgáltatásokat, és amelynek a közúti szállításán belüli fő tevékenysége a hozzáadott érték szerint a közúti személyszállítás.

¹ ISIC Rev.4 – Gazdasági Tevékenységek Nemzetközi Ágazati Osztályozási Rendszere, az ENSZ Statisztikai Bizottsága

² NACE Rev.2 – A gazdasági tevékenységek statisztikai osztályozása az Európai Közösségben, Hivatalos Lap L 393/1., 2006. december 30.

B.III-06 Közúti áruszállítási vállalkozás

Közúti szállítási vállalkozás, amely szolgáltatásokat ajánl és végez az áruszállítás területén, és amelynek a közúti szállításon belüli fő tevékenysége a hozzáadott érték szerint a közúti áruszállítás.

B.III-07 Helyi közúti személyszállítási vállalkozás

Közúti személyszállítási vállalkozás, amely helyi, nagyvárosi vagy más hasonló menetrend szerinti vagy nem menetrendszerinti szállítási szolgáltatást végez egy vagy több belterületen belül, és amelynek fő tevékenysége a közúti személyszállítás terén a hozzáadott érték szerint a helyi közúti személyszállítás.

B.III-08 Köztulajdonú közúti szállítási vállalkozás

Közúti szállítási vállalkozás, amelynek fő tulajdonosa (a tőke 50 százalékát meghaladó mértékben) az állam vagy valamely más hatóság, vagy azok vállalkozásai.

B.III-09 Foglalkoztatottak

A közúti szállítási vállalkozásban az adott időszakban dolgozó személyek átlagos létszáma (ideértve a dolgozó tulajdonosokat, a vállalkozásban rendszeresen dolgozó partnereket, és a fizetés nélkül bedolgozó családtagokat is), azokkal a személyekkel együtt, akik a vállalkozáson kívül dolgoznak, de annak munkavállalói, és akiket közvetlenül a vállalkozás fizet.

A foglalkoztatottak lehetnek:

- a) Vezetők
- b) Autószerelők
- c) Raktárosok
- d) Flottakezelő alkalmazottak
- e) Más irodai alkalmazottak.

B.III-10 Értékesítési forgalom

A közúti szállító vállalkozás által a tárgyidőszakban kiszámlázott teljes összeg. Ez megfelel a harmadik félnek átadott áruk és szolgáltatások piaci értékesítésének. A forgalomba beleértendő az „egyéb üzemi nyereség” is, vagyis a koncessziókból, szabadalmakból, védjegyekből és hasonlókból származó bevételek. Az értékesítési forgalom magában foglalja a vállalkozás által kiszámlázott árukra és szolgáltatásokra kirótt valamennyi termékadót és illetéket, kivéve az egység vásárlóival szemben közvetlenül érvényesített áfát. Tartalmazza a vevőre terhelt összes egyéb díjat is. Az árcsökkentések és az árengedmények levonandók, de a készpénzfizetési engedmények nem.

A forgalom csupán a rendes tevékenységeket foglalja magában, és ebből következően nem tartalmazza az állóeszközök értékesítéséből származó bevételt. A hatóságoktól kapott üzemeltetési támogatást sem kell figyelembe venni.

B.III-11 Közutak beruházási költségei

Új utak építésével, meglévő utak bővítésével összefüggő ráfordítások, ideértve a rekonstrukciót, a felújítást és a nagyobb javítási munkálatokat.

B.III-12 Közúti járművek befektetési ráfordításai

Közúti járművek vásárlásának ráfordításai.

B.III-13 A közutak fenntartásának ráfordításai

Az utak használható állapotban való tartásának ráfordításai.

Ide tartozik az útfelület karbantartása, a kátyúzás és a folyó javítások (az úttest kopófelülete egyenetlenségével, az útszegélyekkel kapcsolatos munkálatok).

B.III-14 A közúti járművek fenntartásának ráfordításai

A közúti járművek üzemképes állapotban való tartásának ráfordításai.

B.IV FORGALOM**B.IV-01 Közúti járműforgalom**

A közúti járművek mindennemű mozgása az adott közúthálózaton.

Abban az esetben, ha egy közúti járművet egy másik szállít, csupán az aktív szállító jármű mozgását kell figyelembe venni.

B.IV-02 Belföldi közúti forgalom

Közúti járművek minden mozgása az adott ország területén, függetlenül attól, hogy adott jármű melyik országban van bejegyezve.

B.IV-03 Terheletlen közúti forgalom

Közúti jármű mindennemű olyan mozgása, amelynek során a szállított áruk nettó súlya nulla, ideértve a felszerelés (konténerek, cserélhető konténerek, raklapok) súlyát is A távolsági autóbuszok, autóbuszok, trolibuszok és villamosok utasok nélküli mindennemű mozgása.

Közúti jármű olyan mozgása, amelynek során üres felszerelést (konténereket, cserélhető konténereket, raklapokat) szállít, nem minősül terheletlen forgalomnak.

B.IV-04 Helyi közúti forgalom

Lakott területen közúti járművekkel zajló forgalom.

Az átmenő forgalomnak az a része, amely a helyi közutakat csak viszonylag rövid átmenő szakaszon veszi igénybe, nem számít helyi közúti forgalomnak.

B.IV-05 Közúti forgalom beépített területeken kívül

Közúti forgalom beépített területeken belül

B.IV-06 Közúti jármű útja

Közúti járműnek egy meghatározott kiindulási helyről egy meghatározott rendeltetési helyre történő elmozdulása.

A megtett út több szakaszra vagy részre osztható.

B.IV-07 Járműkilométer

Mértékegység, amely egy közúti gépjármű egy kilométer távolságra történő elmozdulását fejezi ki.

Azt a távolságot kell figyelembe venni, amelyet a jármű ténylegesen megtett. Tartalmazza a közúti gépjármű terheletlen mozgását is. A közúti vontatóból és félpótkocsiból, valamint teherautóból és pótkocsiból álló járműszerelvényeket egy egységként kell számba venni.

B.IV-08 Közúti jármű belépése az országba

Bármely megrakott vagy terheletlen közúti gépjármű, amely az országba közúton lépett be.

Ha a közúti gépjármű más szállítási mód segítségével lép az országba, csak az aktív módú határátlépést tekintjük az országba való belépésnek.

B.IV-09 Közúti jármű kilépése az országból

Bármely megrakott vagy terheletlen közúti gépjármű, amely az országot közúton hagyja el.

Ha a közúti gépjármű más szállítási mód segítségével hagyja el az országot, csak az aktív módú határátlépést tekintjük az ország elhagyásának.

B.IV-10 Közúti jármű tranzitáthaladása

Bármely megrakott vagy üres közúti gépjármű, amely tetszőleges szállítási módon különböző pontokon lép be az országhatáron belülré és lép ki onnan, feltéve, hogy az országon belüli teljes útját közúton tette meg, és az országon belül nem került sor be- vagy kirakodásra.

Ide tartoznak az országhatáron más szállítási módba berakodó, illetve más szállítási módból kirakodó közúti gépjárművek is.

B.IV-11 Éves átlagos napi forgalom

A járművek átlagos forgalma a közúthálózat meghatározott számlálópontján át.

A számlálás történhet manuálisan vagy automatikusan, folyamatosan vagy kiválasztott időszakokban.

B.V A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE**B.V-01 Közúti szállítás**

Árúknak és/vagy utasoknak az adott úthálózaton, közúti járművön történő, mindennemű mozgatása.

Abban az esetben, ha egy közúti járművet egy másik szállít, csupán az aktív szállító jármű mozgását kell figyelembe venni.

B.V-02 Belföldi közúti szállítás

Közúti szállítás két olyan hely (a berakodás/beszállás és a kirakodás/kiszállás helye) között, amely egyazon országban fekszik, tekintet nélkül arra, hogy hol vették nyilvántartásba a járművet. Másik országban keresztül történő áthaladást is magában foglalhat.

Pótkocsi/félpótkocsi közúti gépjárműről történő lekapcsolása és a pótkocsi/félpótkocsi egy másik közúti gépjárműhöz történő hozzákapcsolása a pótkocsin/félpótkocsin lévő áruk kirakodásának és berakodásának minősül.

B.V-03 Nem honos vállalkozók által végzett közúti bérfuvarozás (kobotázs fuvarozás)

Közúti szállítás a nyilvántartás szerinti országtól különböző országban, amelyet az adatszolgáltató országban bejegyzett közúti gépjármű végez.

B.V-04 Nemzetközi közúti szállítás

Közúti szállítás az adatszolgáltató országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely és egy másik országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely között.

Az ilyen szállítás egy vagy több további országon keresztül történő áthaladást is magában foglalhat.

B.V-05 Közúti keresztfuvarozás

Az egyik országban bejegyzett közúti gépjárművel végzett közúti szállítás egy második országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely és egy harmadik országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely között.

Az ilyen szállítás egy vagy több további országon keresztül történő áthaladást is magában foglalhat.

B.V-06 Közúti tranzitszállítás

Közúti szállítás két olyan hely (a berakodás/beszállás és a kirakodás/kiszállás helye) között, amelyek egy vagy több külföldi országban fekszenek, feltéve, hogy az országon belül a teljes utat közúton teszik meg, és ott nem történik berakodás vagy kirakodás.

Ide tartoznak az országhatáron más szállítási módba berakodó, illetve más szállítási módból kirakodó közúti gépjárművek is.

B.V-07 Helyi közúti szállítás

Helyi közutakon vagy villamospályán zajló szállítás.

Csak az alapvetően vagy kizárólag a belterületi közutakon végzett szállítás tekinthető helyi szállításnak.

B.V-08 Közúti utas

Bármely személy, aki közúti járművön utat tesz meg. A személyszállító járművek vezetői, kivéve a taxisofőröket, utasnak minősülnek. Az autóbuszok, távolsági buszok, trolibuszok, villamosok és a közúti áruszállító járművek kiszolgáló személyzete nem tartozik az utasok közé.

B.V-09 Közúti utaskilométer

A személyszállítás teljesítményét kifejező mértékegység, amely egy utas közúton egy kilométer távolságra történő szállítását fejezi ki.

A figyelembe veendő távolság a ténylegesen beutazott útvonal hossza.

B.V-10 Közúti utas útja

A közúti járművön szállított utasok felszállási és leszállási helye közötti útkombináció.

Az egyik járműről közvetlenül egy másik azonos járműfajtára történő átszállás – a vállalkozástól függetlenül – nem minősül leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset, amikor a szállítás módja megváltozik, járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, azt követő felszállásnak minősül.

B.V-11 Közúti tömegközlekedés

A közúti tömegközlekedés magában foglalja az utasok autóbuszon vagy villamoson menetrendszerűen történő szállítását, akár köztulajdonú, akár magán vállalkozás keretében.

B.V-12 Közúti utas útja közúti tömegközlekedési eszközön

Az autóbuszon vagy villamoson szállított utasok felszállási és leszállási helye közötti útkombináció.

Az egyik járműről közvetlenül egy másik azonos járműfajtára történő átszállás – a vállalkozástól függetlenül – nem minősül leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset azonban, amikor a szállítás módja megváltozik, járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, következő felszállásnak minősül.

B.V-13 Közúti tömegközlekedési járműre felszálló közúti utas

Utas, aki azzal a céllal száll be valamely közúti járműre, hogy őt azzal a járművel elszállítsák.

Az egyik járműről közvetlenül egy másik azonos járműfajtára történő átszállás – a vállalkozástól függetlenül – lehetőleg ne minősüljön leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset azonban, amikor a szállítás módja megváltozik, járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, következő felszállásnak minősül.

B.V-14 Közúti tömegközlekedési járműről leszálló közúti utas

Utas, aki leszállt a közúti járműről, miután azzal elszállították.

Az egyik járműről közvetlenül egy másik azonos járműfajtára történő átszállás – a vállalkozástól függetlenül – lehetőleg ne minősüljön leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset azonban, amikor a szállítás módja megváltozik, járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, következő felszállásnak minősül.

B.V-15 Közúti személyszállítási összeköttetés

A közúton szállított utasok beszállási és kiszállási helyének együttese, függetlenül attól, milyen útvonalat követtek.

A helyeket nemzetközi osztályozási rendszerek segítségével határozzuk meg, mint amilyen például a NUTS (Statistikai Célú Területi Egységek Közösségi Nomenklatúrája – EUROSTAT).

B.V-16 Felszállóhely

Az a hely, ahol az utas a közúti járműre abból a célból szállt fel, hogy elszállítsák.

Az egyik járműről közvetlenül egy másik azonos járműfajtára történő átszállás – a vállalkozástól függetlenül – lehetőleg ne minősüljön leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset azonban, amikor a szállítás módja megváltozik, járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, következő felszállásnak minősül.

B.V-17 Leszállóhely

Az a hely, ahol az utas a közúti járműről leszállt, miután azzal elszállították.

Az egyik járműről közvetlenül egy másik azonos járműfajtára történő átszállás – a vállalkozástól függetlenül – lehetőleg ne minősüljön leszállásnak és azt követő felszállásnak. Minden olyan eset azonban, amikor a szállítás módja megváltozik, járműről történő leszállásnak és egy másikra történő, következő felszállásnak minősül.

B.V-18 Közúton szállított áruk

Bármely áru, amelyet közúti áruszállító járművön szállítanak.

Ez tartalmazza a csomagolást és az olyan felszerelési tárgyakat, mint a konténerek, cserélhető tartozékok vagy raklapok.

B.V-19 Az áruk bruttó összsúlya

A szállított áruk teljes súlya, az összes csomagolás és a szállítóeszköz önsúlya (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok) önsúlya.

B.V-20 Az áruk bruttó összsúlya

A szállított áruk teljes súlya, ideértve a csomagolást, kivéve azonban a szállítóeszköz önsúlyát (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok).

B.V-21 Önsúly

A szállító egység súlya üresen (pl. az áruk tárolására szolgáló konténerek, cserélhető konténerek és rakodólapok).

B.V-22 Közúti árutonna-kilométer

Az áruszállítás teljesítményét kifejező mértékegység, amely egy tonna egy kilométerre történő közúti szállítását fejezi ki.

A jármű által ténylegesen megtett távolságot kell figyelembe venni.

B.V-23 Közúti TEU-kilométer

A konténerszállítás teljesítményét kifejező mértékegység, amely egy TEU egy kilométerre történő közúti szállítását fejezi ki.

A jármű által ténylegesen megtett távolságot kell figyelembe venni.

B.V-24 A szállított áruk fajtái

A szállított áruk az áruk fajtája szerint is osztályozhatók.

Az osztályozási rendszerek példái: a CSTE nomenklatúrát (Árucikkek osztályozása az európai szállítási statisztika céljaira – ENSZ–EGB) felváltó NST 2007 (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája) és az NST/R nomenklatúra (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája/átdolgozott változat – EUROSTAT).

B.V-25 A szállított áruk fajtái

A szállított áruk az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának Rakományok, egységcsomagok és csomagolóanyagok típusainak kódolása című 21. ajánlása (Genf, 1986. március) szerint is osztályozhatók. Az áruosztályok az alábbiak:

- Folyékony ömlesztett áru
- Szilárd ömlesztett áru
- Nagy teheráru-konténer
- Más teheráru-konténer
- Raklapon szállított áruk
- Bálázott áruk
- Mozgó, önjáró egységek
- Egyéb mozgó egységek
- Más rakománytípusok

B.V-26 Veszélyes áruk

A közúton továbbított veszélyes áruk osztályait a Veszélyes áruk szállítására vonatkozó ENSZ-ajánlások (Genf, 2007) tizenötödik átdolgozott kiadása határozza meg.

- 1. osztály: *Robbanóanyagok*
- 2. osztály: *Gázok*
- 3. osztály: *Gyúlékony folyadékok*
- 4. osztály: *Gyúlékony szilárd anyagok; öngyulladásra hajlamos anyagok; vízzel érintkezve gyúlékony gázok kibocsátására hajlamos anyagok.*
- 5. osztály: *Oxidáló anyagok és szerves peroxidok*
- 6. osztály: *Mérgező és fertőző anyagok*
- 7. osztály: *Radioaktív anyag*
- 8. osztály: *Maró anyagok*
- 9. osztály: *Más veszélyes anyagok és árucikkek*

B.V-27 Berakodott áruk

Közúti járműre berakodott és közúton elindított áruk.

Az egyik közúti áruszállító járműről egy másikra történő átrakodás, illetve a közúti vontató cseréje kirakodás utáni berakodásnak minősül.

- B.V-28 Kirakodott áruk**
Közúti járműről közúti szállítás után lerakott áruk.
Az egyik közúti áruszállító járműről egy másikra történő átrakodás, illetve a közúti vontató cseréje átrakodás előtti kirakodásnak minősül.
- B.V-29 Az országot közúton elhagyó áru (a közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével)**
Áruk, amelyeket az országban raktak be közúti járműre, és amelyek az országot közúton hagyták el, majd egy másik országban rakták ki azokat.
- B.V-30 Az országba közúton belépett áru (a közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével)**
Áruk, amelyeket egy másik országban raktak be közúti járműre, és amelyek az országba közúton léptek be, majd ebben az országban rakták ki őket.
- B.V-31 Közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk**
Áruk, amelyek az országba közúton léptek be, és az országot a belépés pontjától különböző más ponton hagyták el, miután az országon ugyanazzal a közúti áruszállító gépjárművel szállították őket keresztül.
Az egyik közúti áruszállító járműről a másikra való átrakodás vagy a közúti vontató cseréje berakodásnak/kirakodásnak minősül.
- B.V-32 Közúti áruszállítási összeköttetés**
A közúton szállított áruk berakodási és kirakodási helyének együttese, függetlenül a követett útvonaltól.
A helyeket nemzetközi osztályozási rendszerek segítségével határozzuk meg, mint például a NUTS (Statisztikai Célú Területi Egységek Közösségi Nomenklatúrája – EUROSTAT).
- B.V-33 A berakodás helye**
Az a hely, ahol az árukat a közúti áruszállító gépjárműre felrakták vagy ahol közúti vontatót lecseréltek.
- B.V-34 A kirakodás helye**
Az a hely, ahol az árukat a közúti áruszállító gépjárműről kirakták vagy ahol közúti vontatót cseréltek.
- B.V-35 Szállítókapacitás kihasználtsága**
A szállítási kapacitás kihasználásának mutatója.
A mutatókat úgy is ki lehet számítani, mint a ténylegesen szállított áruk vagy személyek mennyiségének százalékos értékét a jármű mért tömegéhez, raktérfogatához, a járműszerkevény felületéhez vagy az utasok ülő- és állóhelyeinek megengedett mennyiségéhez viszonyítva (a B.II.A-20, B.II.A-35 és a B.II.A-36 szerint).
A szállítási távolság és az utazás során folyamatos kirakodás figyelembevételével ki lehet számítani a tényleges szállítási teljesítmény a szóban forgó utazás során elérhető legmagasabb szállítási teljesítmény százalékában megadható alternatív mutatóját.

B.VI ENERGIAFOGYASZTÁS**B.VI-01 A közúti szállítás energiafogyasztása**

A motoros közúti járművek által felhasznált teljes energiamennyiség.

Ide tartozik a közlekedési eszközök meghajtására, a beépített daruval történő emeléshez, a közlekedési eszközök megvilágításhoz, fűtéséhez és egyéb kényelmi szolgáltatásokhoz használt energia. Ide tartozik a terheletlen közúti járművek által felhasznált teljes energiamennyiség.

B.VI-02 Kőolajtonna-egyenérték (TOE)

Az energiafogyasztás mértékegysége: 1 TOE = 0.041868 TJ.

A Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) által elfogadott átszámítási tényezők 1991-re a következők voltak:

- Motorbenzin	1,070
- Dízelolaj	1,035
- Nehéz tüzelőolaj	0,960
- Cseppfolyósított propán-bután gáz	,130
- Földgáz	0,917

*A Nemzetközi Energiaügynökség által az elektromos áramra használt átszámítási tényező:
1 TWh = 0.086 Mtoe.*

B.VI-03 Joule

Az energiafogyasztás mértékegysége:
1 terajoule = 10^{12} Joule = $2,78 \times 10^5$ kWh)
1 terajoule = 23,88459 TOE.

B.VI-04 Motorbenzin (benzin)

Könnyű szénhidrogénolaj belső égésű motorokban való használatra, kivéve a repülőgépekben használatosakat.

A motorbenzint 35 °C és 215 °C között desztillálják és szárazföldi üzemelésű szikragyújtású motorok üzemanyagaként használják. A motorbenzin adalékanyagokat, oxigéndúsítókat és oktánszámot növelő adalékot, többek között ólomvegyületeket (például ólomtetraetilt vagy ólomtetrametilt) tartalmazhat.

Fűtőérték: 44.8 TJ/1 000 t.

B.VI-05 Gázolaj (dízelolaj)A nyersolaj atmoszferikus lepárlásából nyert könnyű gázolaj (dízelolaj).

A gázolaj (dízelolaj) fogalma magában foglalja az atmoszferikus lepárlási maradék ismételt vákuumlepárlásával nyert nehéz gázolajat is. A gázolaj (dízelolaj) 200 és 380 °C- között desztillálódik, a veszteséget is ideértve kevesebb mint 65 térfogatszázalékkal 250 °C-on, és több mint 80 százalékkal 350 °C-on. A lobbanáspont mindig 50 °C felett van, és sűrűsége nagyobb mint 0,81. A keveréssel nyert nehézolajokat a gázolajjal azonos csoportba sorolják, feltéve, hogy kinematikus viszkozitásuk nem haladja meg a 25 cST-t 40 °C-on.

Fűtőérték: 43.3 TJ/1 000 t.

B.VI-06 Cseppfolyósított propán-bután (PB) gáz

A paraffin sorozat könnyű szénhidrogénjei, amelyeket kizárólag nyersolaj lepárlásából nyernek.

A PB-gáz propánból, butánból vagy e két szénhidrogén keverékéből áll. Ezeket alacsony nyomáson (5–10 atmoszféra) lehet cseppfolyósítani. Folyékony állapotban és 38 °C-n relatív gőznyomásuk legfeljebb 24,5 bar. Fajsúlyuk 0,50-től 0,58-ig terjed.

B.VI-07 Folyékony földgázzármazékok (NGL)

Folyékony vagy cseppfolyósított szénhidrogéneket a földgáz termelése, tisztítása és stabilizálása során állítják elő. Jellemzőik a legváltozatosabbak lehetnek, az etántól, butántól és propántól a nehézolajokig sokféle szénhidrogén tartozik ide. A folyékony földgázzármazékokat vagy nehézolajokkal párolják le a finomítókban és finomított kőolajtermékekkel keverik, vagy közvetlenül használják fel tulajdonságaiktól függően.

B.VI-08 Elektromos energia

Vízi erőmű, geotermikus erőmű, atomerőmű és hagyományos hőerőmű által termelt energiefajta, kivéve a szivattyús-tározós erőművek által termelt energiát. A villamos energiát hőegyenértékkel mérik (3,6 TJ/GWh).

A szivattyús-tározós erőmű olyan víztározóhoz kapcsolódó erőmű, amelynek tározóját szivattyúk töltik fel.

B.VII BALESETEK**B.VII-01 Sérüléssel járó baleset**

Bármely baleset, amelyben legalább egy, közúton vagy a közönség számára megnyitott magánúton mozgó közúti jármű érintett, és amely során legalább egy személy sérülést szenved vagy meghal.

Az öngyilkosság, vagy az öngyilkossági kísérlet nem baleset, hanem egy személy önmagának végzetes sérülést okozó szándékos cselekedete. Ha azonban az öngyilkosság, vagy az öngyilkossági kísérlet a közúti közlekedés egy másik résztvevőjének sérülésével jár, az esetet sérüléssel járó balesetnek kell tekinteni.

Ide tartoznak: a közúti járművek összeütközései, a gyalogosok közúti járművek általi elgázolása; a közúti járművek és állatok vagy rögzített tárgyak közötti ütközések, továbbá a csak egy közúti járművet érintő balesetek. Ide tartoznak a közúti járművek és a vasúti járművek közötti összeütközések. A több járművet érintő összeütközések csupán egy balesetnek számítanak, feltéve, hogy az egymás utáni ütközések nagyon rövid időintervallumom belül követik egymást. Nem kell figyelembe venni a csak anyagi kárral járó baleseteket.

Nem kell figyelembe venni a terrorcselekményeket.

B.VII-02 Halálos baleset

Bármilyen sérüléssel járó baleset, amely legalább egy ember halálával jár.

B.VII-03 Sérüléssel járó baleset

Bármely sérüléssel járó baleset, amely nem halálos.

B.VII-04 Baleset áldozata

Sérüléssel járó baleset következtében megsérült vagy elhalálozott személy.

B.VII-05 Meghalt személy

Bármely elhunyt személy, aki egy sérüléssel járó baleset következtében azonnal vagy 30 napon belül elhalálozik.

Nem kell figyelembe venni az elhunytat, ha az illetékes hatóság a halál okát öngyilkosságban, vagyis halálhoz vezető, önmaga ellen irányuló szándékos cselekedetben állapítja meg. Az olyan országok esetében, amelyek nem alkalmazzák ezt a meghatározást, átváltási együtthatókat állapítottak meg annak érdekében, hogy a 30 napos meghatározás alapján lehessen összehasonlításokat végezni.

B.VII-06 Sérült személy:

Sérüléssel járó baleset következtében sem azonnal, sem 30 napon belül nem hunyt el, azonban rendszerint orvosi kezelést igénylő sérülést szenvedett, kivéve az öngyilkossági kísérlet elkövetőit.

Az enyhébb sérüléseket (kisebb vágásokat és horzsolásokat) elszenvedőket rendszerint nem veszik fel a sérültek nyilvántartásába.

Nem kell figyelembe venni a sérültet, ha az illetékes hatóság megállapítása szerint a sérülés oka az általa elkövetett öngyilkossági kísérlet, vagyis olyan önmaga ellen irányuló szándékos cselekedet, amely sérülést, de nem halált eredményezett.

B.VII-07 Súlyosan sérült személy:

Bármely sérült személy, akit 24 óránál hosszabb ideig kellett kórházban ápolni.

B.VII-08 Könnyebben sérült személy:

Bármely sérült személy az elhunyt, vagy súlyosan sérült személyek kivételével.

Az enyhébb sérüléseket (kisebb vágásokat és horzsolásokat) elszenvedőket rendszerint sérültként veszik nyilvántartásba.

B.VII-09 A sérüléssel járó balesetben érintett járművezető

Sérüléssel járó balesetben érintett személy, aki a baleset idején közúti járművet vezetett.

B.VII-10 A sérüléssel járó balesetben érintett utas

Sérüléssel járó balesetben érintett személy a vezető kivételével, aki közúti járműben vagy járművön utazott, vagy éppen ki- vagy beszállóban volt a közúti járműből vagy járműbe.

B.VII-11 A sérüléssel járó balesetben érintett gyalogos

Sérüléssel járó baleset által érintett személy a fentebbi meghatározások szerinti utas és vezető kivételével.

Ide tartoznak a gyerekkocsiban, rokkantkocsiban vagy bármilyen más, kisméretű, motorral nem rendelkező járműben helyet foglalók vagy ilyen járműveket tolók vagy húzók. Ide tartoznak továbbá a biciklit, mopedet toló, görkorcsolyázó, gördeszkázó, síelő vagy más hasonló eszközöket használó személyek.

B.VII-12 Baleset közúti jármű és gyalogos között

Sérüléssel járó baleset, amely egy vagy több járművet és egy vagy több gyalogost érint.

Az ide tartozó balesetekben irreleváns, hogy a gyalogos az esemény kezdeti vagy későbbi szakaszában szenvedett-e balesetet és hogy a sérülés, illetve a haláleset az úton történt-e, vagy sem.

B.VII-13 Egyetlen járművet érintő közúti baleset

Bármely sérüléssel járó baleset, amelyben csupán egyetlen közúti jármű érintett.

Ide tartoznak azok a balesetek, amelyben olyan járművek érintettek, amelyek az ütközést az útról való lekanyarodással próbálták meg elkerülni, valamint azok a balesetek, amelyeket valamilyen, az úton lévő, akadályt képező tárgyval vagy állattal való ütközés idézett elő. Nem tartozik ide a leállított járművel történő ütközés.

B.VII-14 Több közúti járművet érintő baleset

Bármely sérüléssel járó baleset, amelyben két vagy több jármű érintett.

A két vagy több járművet érintő, sérüléssel járó balesetek fajtái az alábbiak:

- a) **Hátulról történő, ráfutásos ütközés:** ütközés egy másik járművel, amely ugyanabban a forgalmi sávban ugyanabban az irányban halad lassulva vagy ideiglenesen megállva.

Nem tartozik ide a leállított járművel történő ütközés.

- b) **Frontális ütközés:** ütközés egy másik járművel, amely ugyanabban a forgalmi sávban az ellenkező irányban halad, lassulva vagy ideiglenesen megállva.

Nem tartozik ide a leállított járművel történő ütközés.

- c) **Keresztirányú áthaladásból és megfordulásból bekövetkező ütközések:** ütközés egy másik, oldalirányban haladó járművel abból következően, hogy az keresztezi, elhagyja az utat, vagy rákanyarodik arra.

Nem tartoznak ide a megállított és megfordulásra várakozó járművekkel történő ütközések; ezek az a) vagy a b) pont alá tartoznak.

- d) **Egyéb ütközések, ideértve a parkoló járművekkel történő ütközéseket:** olyan ütközés, amely egymás mellett haladáskor, előzéskor vagy sávváltáskor történik; vagy olyan ütközés, amely olyan járművel történik, amely leparkolt vagy megállt az útpálya szélén vagy padkáján, felfestéssel jelölt parkolóhelyen, gyalogjárdán vagy külön parkolóban stb.

Ide tartozik a B-VII-14 d) pontja esetében minden, az a), b) és c) pontok alá nem tartozó ütközés. A járművek közötti ütközések osztályozásánál alapvető kritériumként az útpályán történő első ütközést vagy az autót ért első mechanikus behatást kell tekintetbe venni.

B.VII-15 Alkohol, kábítószer vagy gyógyszerek hatása alatt álló vezetőket érintő balesetek

Bármely sérüléssel járó baleset, amelyben legalább az egyik vezetőről bebizonyosodott, hogy alkohol, kábítószer vagy gyógyszerek hatása alatt állt, és ami a nemzeti szabályozás szerint káros hatással volt vezetési képességére.

B.VII-16 Nappali fény

A rendőrség vagy más hatóság jelentésének megfelelően.

B.VII-17 Sötétség

A rendőrség vagy más hatóság jelentésének megfelelően.

B.VII-18 Szürkület (vagy ismeretlen)

A rendőrség vagy más hatóság jelentésének megfelelően.

Minden fennmaradó esetet magában foglaló kategória; ide tartoznak azok az esetek, amikor a látási viszonyok nagyon rosszak voltak, vagy amikor nincs információ a látási viszonyokról.

B.VII-19 Száraz útfelület

Útfelület, amelyet nem borít víz, hó vagy egyéb anyag.

B.VII-20 Egyéb útfelületBármilyen, a száraz útfelülettől eltérő útfelület.

C. BELVÍZI SZÁLLÍTÁS

C.I INFRASTRUKTÚRA**C.I-01 Vízi út**

Folyó, csatorna, tó vagy más vízfelület, amely természeti vagy ember által épített sajátosságai miatt hajózásra alkalmas.

A tengeri jellegű vízi utakat (amelyeket az adatszolgáltató ország elsősorban tengerjáró hajókkal hajózható vízi útként jelölt meg) is tartalmazza. Tartalmazza a folyók tölcseértorkolatát; a határ az a tengerhez legközelebbi pont, ahol a folyó szélessége apálykor 3 km-nél és dagálykor 5 km-nél kisebb.

C.I-02 Hajózható belvízi úthálózat

A tengernek részét nem képező vízfelület, amely természeti vagy ember által kialakított sajátosságai miatt hajózásra alkalmas, elsősorban belvízi hajók számára. Ez a kifejezés magában foglalja a hajózható folyókat, a tavakat, a csatornákat és a tölcseértorkolatokat.

A folyók és belvízi csatornák hosszát a meder középvonalán mérik. A tavak és lagúnák hosszát a szállítási műveletekbe bevont két legtávolabbi pont közötti legrövidebb hajózható útvonal hosszával mérik. A két ország között közös határt képező vízi utat mindkét ország jelenti.

C.I-03 Hajózható folyó

A hajózás számára megnyitott vízi út, függetlenül attól, hogy azt e célra kiépítették-e.

C.I-04 Hajózható tó

A hajózás számára megnyitott kiterjedt természetes vízfelület.

A lagúnák (részben tengervizet, részben édesvizet tartalmazó vízfelületek, amelyeket a tengertől parti földgát választ el) szintén ide tartoznak.

C.I-05 Hajózható csatorna

Elsősorban hajózási célokra épített vízi út.

C.I-06 Hajózható belvízi úthálózat

Az adott területen a közforgalmú hajózás céljára megnyitott hajózható belvízi utak összessége.

C.I-07 A hajózható belvízi utak osztályozása

Figyelembe véve az ENSZ-EGB és az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája által az európai belvízi utakról, csatornákról, hajózható folyókról és tavakról 1992-ben elfogadott osztályozást, a különböző kategóriák az alábbiak szerint határozhatók meg:

A hajók és a tolt konvojok vízszintes kiterjedése alapján:

Osztály	(hosszúság/szélesség)
I-től III-ig	80/9 méterig
IV.	80-85/9,50 méter
V a	95-110/9,50 méter
V b	172-175/11,40 méter
VI a	95-110/22,80 méter
VI b	185-195/22,80 méter
VI c	270-280/22,80 vagy 195-200/33-34,20 méter
VII	285/33-34,20 méter fölött.

Egyes esetekben a „hajók szállítási kapacitása” használható a hajózható belvízi utak osztályba sorolására.

- C.I-08 Kikötő**
Olyan helyek, amelyek arra alkalmas berendezések révén lehetővé teszik a hajók kikötését, rakományaik be- és kirakodását, illetve az utasok be- és kiszállítását, általában közvetlenül a kikötőgátra.
- C.I-09 Statisztikai kikötő**
A statisztikai kikötő egy vagy több kikötőt foglal magában, amelyeket általában egyetlen kikötői hatóság irányít, amely képes a hajó- és áruforgalom nyilvántartására.
- C.I-10 UN/LOCODE**
Ötjegyű kódjel, amelyben az első kettő az ISO 3166 szerinti országcód, míg a maradék három jegy az ENSZ genfi székhelyű Európai Gazdasági Bizottságának 16. ajánlása alapján, illetve az ENSZ rendszerében még nem szereplő kikötők esetében az Eurostat által meghatározott érték.
- C.I-11 A kikötői rakodópartok hossza**
A rakodópartok összesített hossza
- C.I-12 Ro-Ro hajóállás**
Egy Ro-Ro hajó számára alkalmas hajóállás, ahol a gépjárművek és egyéb mobil Ro-Ro egységek ki- és berakodása zajlik a hajó és a part között rámpák igénybevételével.
- C.I-13 Kikötői daruk emelőképeség szerint**
A kikötőben rendelkezésre álló daruk száma emelőképeség szerint.
Az emelőképeség lehetséges osztályai a következők:
- a) 10 tonna vagy kevesebb
 - b) 10 és 20 tonna között
 - c) 20 és 40 tonna között
 - d) 40 tonna vagy több.
- C.I-14 Kikötői daruk típus szerint**
A kikötőben rendelkezésre álló daruk száma típus szerint
- e) Mobil konténerdaruk
 - f) Egyéb konténerdaruk
 - g) Egyéb daruk
- C.I-15 Összeköttetés más szállítási módokkal**
A kikötőktől az egyéb szállítási összeköttetések elérésének mért távolsága km-ben
- a) Tengeri szállítás
 - b) Személyforgalmi vasúti összeköttetés
 - c) Teherforgalmi vasúti összeköttetés
 - d) Autópálya-összeköttetés
 - e) Repülőtéri összeköttetés.
- C.I-16 Kikötő**
Kizárólag a hajókat kiszolgáló hely az utasok be- és kiszállítására, ami nem képezi a belvízi kikötő részét.

C.I-17 Zsilip

Belvízi út szelvénye, amelynek mindkét végén kapuk találhatók, amelyek lehetővé teszik a vízszint emelését vagy csökkentését, és ezzel a hajók áthaladását. Ide értendők a kamrazsilipek is.

A kamrazsilip (hajózsilip) olyan gépezet, amely a hajókat két eltérő szint között mozgatja a vízben.

C.II SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK**C.II.A HAJÓK****C.II.A-01 Belvízi szállítóeszközök**

Áruk szállítására, személyek tömeges közlekedésére vagy egy konkrét kereskedelmi feladatra tervezett úszó szerkezet, amely túlnyomórészt hajózható belvízi utakon vagy a kikötői szabályozás alá eső vizeken, vagy ilyenek közvetlen közelében hajózik.

A javítás alatt lévő hajók is ide tartoznak. Ide tartoznak továbbá a belvízi hajózásra is alkalmas, de tengeri hajózásra engedélyezett vízi szállítóeszközök (vegyes tengerjáró és belvízi szállítóeszközök) is. Ebbe a kategóriába nem tartoznak: a kikötői úszószerkezetek, tengeri kikötői rakodó- és vontatóhajók, kompok, halászhajók, kotróhajók, hidraulikus munkát végző vízi járművek, a kizárólag raktározás céljára használt hajók, úszóműhelyek, a lakó- és üdülőhajók.

C.II.A-02 Belföldi belvízi szállítóeszköz

Belvízi szállítóeszköz, amelyet egy megadott időpontban az adatszolgáltató országban nyilvántartásba vettek.

Azokban az országokban, ahol a belvízi járműveket nem veszik nyilvántartásba, a belföldi vízi jármű az a vízi jármű, amely az adózás szempontjából belföldinek minősülő társaság tulajdonában van.

C.II.A-03 Külföldi belvízi szállítóeszköz

Belvízi szállítóeszköz, amelyet egy megadott időpontban az adatszolgáltató országtól különböző másik országban nyilvántartásba vettek.

C.II.A-04 Folyami-tengerjáró hajó

Olyan belvízi szállítóeszköz, amelyet úgy terveztek és engedélyeztek, hogy tengerjáró hajóként is üzemelhessen.

C.II.A-05 Belvízi teherszállító vízi jármű

Legalább 20 tonnás szállítóképességgel rendelkező, a hajózható belvízi utakon való áruszállításra tervezett vízi jármű.

C.II.A-06 Belvízi utasszállító vízi jármű

Vízi jármű, amelyet több mint 12 fizető utas hajózható belvízi utakon történő szállítására alakítottak ki.

C.II.A-07 Belvízi konténerszállító vízi jármű

Főként konténerok szállítására kialakított vízi jármű, amely fix vagy mozgatható rögzítő elemekkel van ellátva.

C.II.A-08 Belvízi hajóflotta

Az olyan belvízi szállító vízi járművek száma, amelyek adott időpontban az országban nyilvántartásba vannak véve, és amelyeknek a vízi utak használatát engedélyezték.

A flottaállományban bekövetkezett változás az adatszolgáltató ország belvízi hajóflottájában új építés, a hajótípus vagy a hajókapacitás módosítása, külföldről történő vásárlás, vagy külföldre történt értékesítés, baleset, selejtezés vagy a tengerhajózási regiszterbe vagy regiszterből való átvezetés miatt bekövetkezett változásokra vonatkozik.

C.II.A-09 Önjáró uszály

Meghajtott belvízi teherszállító vízi jármű, az önjáró tartályuszályok kivételével.

A vontatott uszály, tolt uszály és a tolt-vontatott uszály, amelynek segédmotorja van, az esetnek megfelelően kizárólag vontatott, tolt vagy tolt-vontatott uszályként vehető számba. Az a tény, hogy az önjáró uszály felhasználható vontatásra, nem változtatja meg jellegét.

C.II.A-10 Önjáró tolóuszály

Önjáró uszály, amelyet tolt, vagy tolt-vontatott uszályok tolására terveztek és alakítottak ki.

C.II.A-11 Vontatott uszály

Belvízi áruszállító vízi jármű, amelyet vontató hajó általi továbbításra terveztek, és amely nem rendelkezik saját mechanikus meghajtó eszközzel.

Az a tény, hogy a vontatott uszály esetleg fel van szerelve segédmotorral, nem változtatja meg a jármű jellegét.

C.II.A-12 Tolt uszály

Belvízi áruszállító vízi jármű, amelyet tolóhajó általi továbbításra terveztek, és amely nem rendelkezik saját mechanikus meghajtással.

Az a tény, hogy a tolt bárka esetleg fel van szerelve segédmotorral, nem változtatja meg a jármű jellegét.

C.II.A-13 Tolt-vontatott uszály

Belvízi áruszállító vízi jármű, amelyet toló-, vagy vontató hajó általi továbbításra terveztek, és nem rendelkezik saját mechanikus meghajtással.

Az a tény, hogy a tolt-vontatott uszály esetleg fel van szerelve segédmotorral, nem változtatja meg a jármű jellegét.

C.II.A-14 Önjáró tartályuszály

Önjáró hajó, amelyet folyadékok vagy gázok rögzített tartályokban történő ömlesztve szállítására terveztek.

Az olyan por alakú termékek, mint a cement, a liszt, a gipsz ömlesztve szállítására szolgáló tartályhajók nem tartoznak ide, hanem az önjáró uszályok között veendőek számba.

C.II.A-15 Önjáró toló tartályuszály

Önjáró tolóhajó folyadék vagy gáz nagy tömegben való szállítására.

Az olyan por alakú termékek, mint a cement, a liszt, a gipsz ömlesztve szállítására szolgáló tartályhajók nem tartoznak ide, hanem az önjáró uszályok között veendőek számba.

C.II.A-16 Vontatott tartályuszály

Vontatott uszály folyadék vagy gáz nagy tömegben való szállítására.

Az olyan por alakú termékek, mint a cement, a liszt, a gipsz nagy tömegben való szállítására szolgáló tankhajók nem tartoznak ide, hanem a vontatott uszályok között veendőek számba.

C.II.A-17 Tolt tartályuszály

Tolt uszály folyadékok vagy gázok nagy tömegben való szállítására.

Az olyan por alakú termékek, mint a cement, a liszt, a gipsz nagy tömegben való szállítására szolgáló tankhajók nem tartoznak ide, hanem a tolt uszályok között veendőek számba.

C.II.A-18 Tolt-vontatott tartályuszály

Tolt-vontatott tankuszály folyadékok és gázok nagy tömegben való szállítására.

Az olyan por alakú termékek, mint a cement, a liszt, a gipsz nagy tömegben való szállítására szolgáló tankhajók nem tartoznak ide, hanem a tolt-vontatott uszályok között veendőek számba.

C.II.A-19 Egyéb teherszállító vízi járművek

Minden egyéb belvízi teherszállító vízi jármű, amelyek nem tartoznak az előző kategóriákba.

C.II.A-20 Vontatóhajó

Legalább 37 kW teljesítményű motoros vízi jármű, amelyet vontatott uszályok, tolt-vontatott uszályok és tutajok vontatására terveztek, de nem áruszállításra.

A tengeri és a kikötői vontatók nem tartoznak ide.

C.II.A-21 Tolóhajó

Legalább 37 kW teljesítményű motoros vízi jármű, amelyet tolt vagy tolt-vontatott uszályok tolására terveztek, de nem áruk szállítására.

A kikötői tolóhajók nem tartoznak ide.

C.II.A-22 Toló-vontató hajó

Legalább 37 kW teljesítményű motoros vízi jármű, amelyet vontatott uszályok, tolt-vontatott uszályok és tutajok vontatására és tolt vagy tolt-vontatott uszályok tolására terveztek, de nem áruszállításra.

C.II.A-23 Belvízi teherszállító vízi jármű szállítóképessége

Az áruk tonnában kifejezett legnagyobb engedélyezett tömege, amelyet a vízi jármű szállíthat.

C.II.A-24 Belvízi személyszállító vízi jármű kapacitása

A vízi járművel szállítható utasok engedélyezett legnagyobb száma.

C.II.A-25 Teljesítmény (kW)

A vízi járművet mozgató hajtómű által kifejtett mechanikus erő.

*E teljesítmény mértékegysége az effektív kilowatt (a hajócsavarnak átadott teljesítmény):
1 kW=1,36 LE; 1 LE= 0,735 kW.*

C.II.A-26 A hajó gyártási éve

A hajótest gyártásának eredeti éve.

C.II.B KONTÉNER STB.**C.II.B-01 Rakományegység**

Konténer, cseredoboz (cserélhető konténer).

A tengeri szállításban használt „pőrekocsik” (lásd lentebb a C.II.B-09 alatt) a konténerek speciális fajtáiként szerepelnek.

C.II.B-02 Intermodális szállítóegységek (ITU)

Intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti áruszállító gépjármű.

C.II.B-03 Konténer

Speciális áruszállító doboz, amely megfelelően szilárd és egymásra halmozható, valamint vízszintes és függőleges irányban rakodható. A konténer hivatalos technikai meghatározása:

Szállítási eszköz, amely

- a) Tartós kivitelű és a folyamatosan ismétlődő használatához megfelelő mértékben szilárd szerkezetű;
- b) Kifejezetten egy vagy több szállítási mód igénybevételével az áruk közbeeső átrakásának szükségessége nélküli szállításnak a lehetővé tétele céljából készült;
- c) Azonnali kezelhetőséget biztosító szerelvényekkel ellátott, különösen olyanokkal, amelyekkel átrakásuk egy bizonyos szállítási módról egy másikra biztosított
- d) Tervezésének köszönhetően lehetővé teszi a könnyű berakodást és kirakodást;
- e) Egymásra halmozható, és
- f) Beltérfogata legalább 1 m³

A cserélhető konténerek (csereszekrények) nem tartoznak ide.

Bár a tengeri fuvarozásban használatos, oldalfalak és tető nélküli konténeraljok („plató” – lásd: alább a C.II.B-09-ben) nem rendelkeznek beltérfogattal, és így nem felelnek meg az f) pontban foglaltaknak, mégis speciális konténernek tekintendők, ezért szintén idetartoznak.

C.II.B-04 A konténerek méretei

A konténerek fő méretei a következők:

- a) 20 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- b) 40 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- c) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer
- d) 40 lábnál hosszabb ISO konténer
- e) Szupermagas kockakonténer (túlméretes konténer)
- f) Légi szállítású konténer (a légi szállítás normáinak megfelelő konténer).

A konténerek rendszeren 8 láb magasak, de más magasságúak is léteznek. A magas kockakonténerek 9,5 láb magasságú konténerek. A szupermagas kockakonténerek az ISO mérethatárokat meghaladó konténerek. Ide tartoznak a 45 láb, a 48 láb és az 53 láb hosszú konténerek is.

Az a)–e) pontokban meghatározott konténereket nagyméretű konténereknek nevezzük.

C.II.B-05 A konténer önsúlya

A konténer önsúlya beleszámít a konténerben szállított áruk összsúlyába, más néven az áruk bruttó összsúlyába. A konténerben szállított áruk összsúlyát a bruttó összsúlyból lehet kiszámítani, a konténer önsúlyának kivonásával, illetve megfordítva. Amennyiben az önsúlyra vonatkozó információk hiányoznak, az önsúlyt az alábbi átlagok felhasználásával lehet megbecsülni.

A konténer önsúlya az alábbiak szerint becsülhető:

l) 20 lábás ISO konténer	2,3 tonna
m) 40 lábás ISO konténer	3,7 tonna
n) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer	3,0 tonna
o) 40 lábnál hosszabb ISO konténer	4,7 tonna

C.II.B-06 A konténerek fajtái

A fő konténerfajták a teherszállító konténerek ISO szabványainak kézikönyve szerint:

1. Általános célú konténerek;
2. Speciális célú konténerek
 - zárt, szellőztetett konténer
 - nyitott tetejű konténer
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer teljes felépítménnyel;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel, de rögzített végpontokkal;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel és összecukható végpontokkal;
 - konténeralj (konténerlap);
3. Speciális áruszállító konténerek
 - termálkonténer
 - hőszigetelt konténer
 - hűtőkonténer csökkenő mennyiségű hűtőanyaggal
 - mechanikusan hűtött konténer
 - fűtött konténer
 - hűtött és fűtött konténer
 - tankkonténer
 - konténer ömlesztett szárazáru számára
 - egyedi névvel ellátott áruszállító konténer (például személygépkocsik, élőállatok stb. számára);
 - légiszállítású konténer.

C.II.B-07 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit - húslábás azonosság egység)

Egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a különféle kapacitású konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húslábás ISO konténer mérete 1 TEU.

Egy negyvenlábás ISO konténer mérete 2 TEU.

Egy 20 és 40 láb közé eső konténer 1,50 TEU-nak felel meg.

Egy 40 lábnál hosszabb konténer 2,25 TEU-nak felel meg.

C.II.B-08 Cserélhető konténer (Csereszekrény – swap body)

A közúti járművek méreteihez optimalizált teherszállító egység, amelyet a különböző módok (rendszerint közút/vasút) közötti átrakodáshoz kezelőeszközökkel láttak el.

Ezeket az egységeket eredetileg nem arra tervezték, hogy telerakodva, vagy felül emelve egymásra rakják. Újabban számos egység alkalmas erre, de a konténereknél kevésbé. A konténerektől megkülönböztető fő vonásuk az, hogy a közúti járművek méreteihez optimalizálják őket. Az egységet csak az UIC jóváhagyásával lehet vasúton használni. Egyes cserélhető konténereket (csereszekrényeket) összecusukható lábakkal látják el, és a konténer ezeken áll, ha nincs a járművön.

C.II.B-09 Plató

Rakománnyal terhelhető, felépítmény nélküli rakfelület, amelynek hossza és szélessége megegyezik a konténer alapterületének méreteivel, továbbá alul és felül is megfelelő sarokszerelvényekkel látták el.

Ezt a kifejezést használják bizonyos speciális rendeltetésű konténerek megnevezésére, így a csak alsó felülettel vagy csak hiányosan kiépített felső résszel rendelkező konténerekre.

C.II.B-10 Rakodólap

Megemelt rakfelület, amely az áruk emelésére és rakodására szolgál.

A rakodólapok általában fából készülnek, és szabványos méreteik a következők: 1000 mm x 1200 mm (ISO) és 800 mm x 1200 mm (CEN).

C.II.B-11 Ro-Ro egység

Kerekeken gördülő áruszállító-eszköz, mint amilyen például a teherautó, a pótkocsi vagy a nyerges félpótkocsi, amely saját erejéből vagy vontatva jut fel a hajóra vagy a vonatra.

Ide tartoznak a kikötői vagy a hajóhoz tartozó pótkocsik is.

C.II.B-12 Bakdaru

Lábakon álló bakdaru, amelynek a lábai lehetnek rögzítettek, amelyek vagy rögzített pályán, vagy korlátozott manőverező képességet biztosító abroncsokon mozognak. A terhet vízszintesen, függőlegesen vagy oldalirányban mozgathatja.

Ezek a daruk rendszerint a közút és a vasút, illetve a hajó és a part közötti átadópontokon működnek.

C.II.B-13 Portál rakodókocsi

Gumikerekes felső emelő jármű konténerek sík vasbetonfelületen történő mozgatására és egymásra rakására

C.II.B-14 Konténerrakodó

ITU-k emelésére, egymásra rakására vagy mozgatására szolgáló frontális emelővel ellátott targonca.

C.II.B-15 Emelővillás targonca

Motorral meghajtott vízszintes emelővillával ellátott jármű, amely lehetővé teszi a raklapok, konténerek vagy cserélhető konténerek felemelését, mozgatását vagy egymásra rakását. A két utóbbi rendszerint üres.

C.II.B-16 Konténermegfogó keret

Emelőberendezés állítható szerelvénye, amelynek rendeltetése az ITU sarokszerelvényeihez történő kapcsolódás.

Számos konténermegfogó keret emellett markolókarokkal is rendelkezik, amelyek az ITU alsó vezető sínjeire csappannak rá.

C.III VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS**C.III-01 Vállalkozás**

Intézményi egység vagy intézményi egységek olyan legkisebb társulása, amely magában foglalja, és közvetve vagy közvetlenül irányítja a termelő tevékenysége végzéséhez szükséges valamennyi funkciót.

A vállalkozásnak minősülés előfeltétele, hogy a vállalkozás egységes tulajdonlás vagy egységes irányítás alatt álljon. Ugyanakkor egy vállalkozás sokféle gazdasági tevékenységet folytathat, és területileg szétszórta helyezkedhet el. A fizetett munkavállalókat nem foglalkoztató vállalkozásokat is számba kell venni. Csak azokat az egységeket kell tekintetbe venni, amelyek a beszámolási időszak alatt aktívak voltak. Az „alvó” vállalkozásokat vagy azokat, amelyek tevékenységüket még nem kezdték el, nem kell figyelembe venni.

C.III-02 Belvízi szállítási vállalkozás

Vállalkozás, amely belvízi vízi járművek felhasználásával, egy vagy több helyen, belvízi szállítási szolgáltatás előállítására irányuló tevékenységet végez, és amelynek a hozzáadott érték szerinti fő tevékenysége a belvízi szállítás, illetve a belvízi szállításához társuló szolgáltatások.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

- ISIC Rev.4³ :5022 osztály – Belvízi szállítás
- NACE/Rev.2⁴: 5040 – Folyami szállítás

C.III-03 Köztulajdonban lévő belvízi szállítási vállalkozás

Belvízi szállítási vállalkozás, amelynek fő tulajdonosa (a tőke 50 százalékát meghaladó mértékben) az állam vagy valamely más hatóság, vagy azok vállalkozásai.

C.III-04 Belvízi utak kikötői vállalkozásai

Vállalkozás, amely egy vagy több helyen belvízi utak tekintetében végez kikötői szolgáltatási tevékenységet végez, és amelynek a hozzáadott érték szerinti fő tevékenysége a belvízi kikötői szolgáltatás. A rekreációs kikötői vállalkozások nem tartoznak ide.

A nem rekreációs kikötői vállalkozások ide tartoznak. Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

- ISIC/Rev.4: 5022 – Vízi szállítást kiegészítő szolgáltatás
5224 – Rakománykezelés
- NACE/Rev.2: 50.22 – Vízi szállítást kiegészítő szolgáltatás
52.24 – Rakománykezelés

Megjegyzés: az ISIC 9329 és a NACE 93.29 magában foglalják a rekreációs kikötői tevékenységeket is

C.III-05 Belvízi utak köztulajdonú kikötői vállalkozásai

Kikötői vállalkozás, amelynek fő tulajdonosa (a tőke 50 százalékát meghaladó mértékben) az állam vagy valamely más hatóság, vagy azok vállalkozásai.

³ ISIC Rev.4 – Gazdasági Tevékenységek Nemzetközi Ágazati Osztályozási Rendszere, az ENSZ Statisztikai Bizottsága

⁴ NACE Rev.2 – Gazdasági tevékenységek statisztikai osztályozása az Európai Unióban. Hivatalos Lap, L 393. 1.o., 2006. december 30.

C.III-06 Foglalkoztatottak

A belvízi szállítási vállalkozásban egy adott időszakban dolgozó személyek átlagos létszáma (beleértve a dolgozó tulajdonosokat, a vállalkozásban rendszeresen dolgozó partnereket és a fizetés nélkül bedolgozó családtagokat is), azokkal a személyekkel együtt, akik a vállalkozáson kívül dolgoznak, de annak munkavállalói, és akiket közvetlenül a vállalkozás fizet.

C.III-07 Értékesítési forgalom

A belvízi szállítási vállalkozás által a tárgyidőszakban kibocsátott számlák értékének összege. Ez megfelel a harmadik félnek átadott áruk és szolgáltatások piaci értékesítésének. Az értékesítési forgalom magába foglalja a vállalkozás által kiszámlázott árukra és szolgáltatásokra kirótt valamennyi termékadó járulékot, kivéve azt az áfát, amelyet az egység vásárlóival szemben közvetlenül érvényesített. Tartalmazza a vevőre terhelte összes egyéb díjat is. Az árengedmény, az árvisszatérítés, a rabatt, a diszkont ár, valamint a visszaszolgáltató gőngyöleg értéke levonandó. A készpénz-árengedmények nem vonhatók le.

A forgalom csupán a rendes tevékenységeket foglalja magában és ebből következően nem tartalmazza az állóeszközök értékesítéséből származó bevételt. A hatóságoktól kapott üzemeltetési támogatást sem kell figyelembe venni.

C.III-08 Infrastrukturális beruházások ráfordításai

Új infrastruktúra építésére, vagy a meglévő infrastruktúra kibővítésére fordított kiadások, ideértve a rekonstrukcióra, felújításra és a nagyjavításokra fordított összegeket is.

Idetartoznak a zsilipekre eszközölt ráfordítások is.

C.III-09 Hajók beruházási ráfordításai

Vízi járművek vásárlásának ráfordításai.

C.III-10 Az infrastruktúra fenntartásának ráfordításai

Az infrastruktúra üzemképes állapotban tartását célzó ráfordítások.

Idetartoznak a zsilipekkel kapcsolatos ráfordítások is.

C.III-11 Hajók fenntartásával kapcsolatos ráfordítások

A vízi járművek üzemképes állapotban tartásának ráfordításai.

C.IV FORGALOM**C.IV-01 Belvízi forgalom**

Belvízi szállító vízi jármű mindennemű mozgása az adott belvízi úthálózaton

Abban az esetben, ha egy belvízi szállító vízi járművet egy másikon szállítanak, csupán az aktív szállítóeszköz mozgását kell figyelembe venni.

C.IV-02 Belföldi belvízi forgalom

Belvízi szállító vízi járművek minden mozgása az adott ország területén, függetlenül attól, hogy adott jármű melyik országban van bejegyezve.

C.IV-03 Terheletlen belvízi forgalom

Belvízi szállító vízi jármű mindennemű olyan mozgása, amelynek során a szállított áruk nettó súlya nulla, beleértve a felszerelés (konténerek, cserélhető felépítmények, raklapok) súlyát is, ideértve a személyszállító belvízi jármű utasok nélküli mozgását is.

Belvízi szállító vízi jármű mozgása, amelynek során üres felszerelést (konténereket, cserélhető felépítményeket, raklapokat) szállít, nem minősül terheletlen forgalomnak.

C.IV-04 Belvízen megtett út

Belvízi szállító vízi járműnek egy meghatározott kiindulási helyről egy meghatározott rendeltetési helyre történő mozgása.

A megtett út több szakaszra vagy részre osztható.

C.IV-05 Vízi jármű-kilométer

Mértékegység, amely egy belvízi szállító vízi jármű egy kilométeres mozgását fejezi ki.

A ténylegesen megtett távolságot kell figyelembe venni. Ide tartoznak az üres szállító eszközök mozgásai is. A hajókaraván minden egységét külön vízi járműként kell számba venni.

C.IV-06 Belvízi hajókaraván

Egy vagy több hajtómű nélküli belvízi szállító vízi jármű, amelyeket egy vagy több hajtóművel ellátott belvízi szállító vízi jármű tol vagy vontat.

C.IV-07 Belvízi hajókaraván-kilométer

A forgalom mértékegysége, amely egy hajókaraván belvízi útvonalon egy kilométer távolságra történő elmozdulását fejezi ki.

A ténylegesen megtett távolságot kell figyelembe venni. Tartalmazza az önálló belvízi szállító vízi jármű vagy a hajókaraván terheletlen mozgását is.

C.IV-08 Rendelkezésre álló árutonna-kilométer

Mértékegység, amely valamely belvízi szállító vízi jármű rendelkezésre álló 1 árutonna 1 kilométer távolságra történő mozgását fejezi a jármű olyan jellegű tevékenysége során, amelyre elsődlegesen kialakították.

Azt a távolságot kell figyelembe venni, amelyet a jármű ténylegesen megtett.

C.IV-09 Rendelkezésre álló ülőhely-kilométer

Mértékegység, amely valamely belvízi személyszállító járművön rendelkezésre álló 1 ülőhely 1 kilométer távolságra történő mozgását fejezi ki olyan jellegű tevékenység végzése során, amelyre a járművet kialakították.

Azt a távolságot kell figyelembe venni, amelyet a jármű ténylegesen megtett.

C.IV-10 Belvízi szállító vízi jármű belépése

Bármely üres vagy megrakott belvízi szállító vízi jármű, amely az országba belvízi úton lépett be.

Ha a belvízi szállító vízi jármű más szállítási mód segítségével lép az országba, csak az aktív módú határátlépést tekintjük az országba való belépésnek.

C.IV-11 Belvízi szállító vízi jármű kilépése

Bármely üres vagy megrakott belvízi szállító vízi jármű, amely az országhatárt belvízi úton hagyja el.

Ha belvízi szállító vízi jármű más szállítási mód segítségével hagyja el az országot, csak az aktív módú határátlépést tekintjük az ország elhagyásának.

C.IV-12 Belvízi szállító vízi jármű áthaladása

Bármely megrakott vagy üres belvízi szállító vízi jármű, amely tetszőleges szállítási módon különböző pontokon lép be az országhatáron belülré és lép ki onnan, feltéve, hogy az országon belüli teljes útját belvízi útvonalon tette meg, és az országon belül nem került sor be- vagy kirakodásra.

Idetartoznak az országhatáron más szállítási módból berakodó, illetve más szállítási módba kirakodó belvízi szállító vízi járművek is.

C.V A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE**C.V-01 Belvízi szállítás**

Áruk és utasok teljesen egészében vagy részben belvízi szállító vízi járműveken és belvízi utakon történő mozgása.

A hajók kikötőkben üzemanyaggal és egyéb készletekkel történő feltöltése nem tartozik ide. Abban az esetben, ha egy belvízi szállító járművet egy másik szállít, csupán az aktív szállító jármű mozgását kell figyelembe venni.

C.V-02 Belföldi belvízi szállítás

Áruk és utasok belvízi szállító vízi járműveken és belvízi utakon történő belföldi mozgása két hely (a berakodás/beszállás és a kirakodás/kiszállás helye) között, tekintet nélkül arra, hogy melyik országban vették nyilvántartásba a belvízi szállító vízi járművet. Ez másik országon keresztül történő áthaladást is magában foglalhat, azonban az említett országban az áthaladást be kell jelenteni.

C.V-03 Belföldi mozgás

Áruk és/vagy utasok mozgása belvízi szállító vízi járműveken belföldi kikötők között, olyan vízi útvonalakon, amelyeket egy vagy több zsiliprendszerrel lehet hajózhatóvá tenni.

C.V-04 Belvízi kabotázs szállítás

Belföldi belvízi szállítás, amelyet egy külföldi országban bejegyzett belvízi szállító vízi jármű végez.

C.V-05 Nemzetközi belvízi szállítás

Belvízi szállítás két olyan hely (a berakodás/beszállás és a kirakodás/kiszállás helye) között, amely két különböző országban fekszik. Egy vagy több további országon keresztül történő áthaladást is magában foglalhat. Az utóbbiakban a szállítást áthaladásként be kell jelenteni

C.V-06 Belvízi keresztfuvarozás

Valamely ország egy vállalkozása által végzett belvízi szállítás egy második országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely és egy harmadik országban lévő berakodási/felszállási vagy kirakodási/kiszállási hely között.

Az ilyen szállítás egy vagy több további országon keresztül történő áthaladást is magában foglalhat.

C.V-07 Folyami–tengeri szállítás

Részben belvízi útvonalakon, részben tengeren átrakodás nélkül végzett szállítási művelet. Belvízi szállító vízi járművel vagy tengerjáró hajóval egyaránt végezhetik.

Az ilyen szállítást vállaló hajónak a tengeri tevékenységhez szükséges megfelelő engedéllyel kell rendelkeznie.

C.V-08 Belvízi tranzitszállítás

Belvízi útvonalon folyó szállítás két olyan hely (a berakodás/beszállítás és a kirakodás/kiszállítás helye) között, amelyek egy vagy több külföldi országban fekszenek, feltéve, hogy az országon belül a teljes utat belvízi úton teszik meg, és abban az országban nem kerül sor berakodásra/beszállításra vagy kirakodásra/kiszállításra.

Ide tartoznak az országhatáron más szállítási módból berakodó, illetve más szállítási módba kirakodó belvízi szállító vízi járművek is.

C.V-09 Helyi belvízi szállítás

Egy település területi határain belüli belvízi utakon történő szállítás.

Csak az alapvetően vagy kizárólag a belterületi belvízi vízi utakon végzett szállítás tekinthető helyi szállításnak.

C.V-10 Belvízi utas

Bárki, aki belvízi szállító vízi járművön utazik. A belvízi szállító vízi járművek személyzete nem minősül utasnak.

C.V-11 Belvízi utas-kilométer

Mértékegység, amely egy utas belvízi úton egy kilométer távolságra történő elszállítását fejezi ki.

A figyelembe veendő távolság a ténylegesen beutazott útvonal hossza.

C.V-12 Beszállt belvízi utas

Utas, aki azzal a céllal száll fel valamely belvízi szállító vízi járműre, hogy elszállítsák.

Belvízi szállító vízi járműről egy másikra történő átszállás kiszállást követő beszállásnak minősül.

C.V-13 Kiszállt belvízi utas

Utas, aki kiszállt a belvízi szállítóeszközből, miután azzal elszállították.

Belvízi szállító vízi járműről egy másikra történő átszállás a újra beszállást megelőző kiszállásnak minősül.

C.V-14 Belvízi személyszállítási összeköttetés

A belföldi vízi úton szállított utasok beszállási és kiszállási helyének együttese, függetlenül attól, milyen útvonalat követtek.

A helyeket nemzetközi osztályozási rendszerek segítségével határozzuk meg, mint például a NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics -EUROSTAT).

C.V-15 Felszállóhely

Az a hely, ahol az utas a belvízi szállító vízi járműre beszállt azzal a céllal, hogy azzal elszállítsák.

Belvízi szállító vízi járműről egy másikra történő átszállás kiszállást követő beszállásnak minősül.

C.V-16

A kiszállás helye

Az a hely, ahol az utas a belvízi szállító vízi járműről kiszállt, miután azzal elszállították.

Belvízi szállító vízi járműről egy másikra történő átszállás a újra beszállást megelőző kiszállásnak minősül.

C.V-17 Belvízen szállított áruk

Bármely áru, amelyet belvízi szállító vízi járművön szállítanak.

Ez tartalmazza a csomagolást és az olyan felszerelési tárgyakat, mint a konténerek, cserélhető tartozékok vagy raklapok.

C.V-18 Az áruk bruttó összsúlya

A szállított áruk teljes súlya, az összes csomagolás és a vízi jármű önsúlya (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok, valamint a hajón szállított, áruval megrakott közúti áruszállító járművek) önsúlya.

C.V-19 Az áruk bruttó súlya

A szállított áruk teljes súlya, ideértve a csomagolást, de a vízi járművek (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok, valamint a hajón szállított, áruval megrakott közúti áruszállító járművek) önsúlya nélkül.

C.V-20 Önsúly

A szállító egység súlya üresen (pl. az áruk tárolására szolgáló konténerek, cserélhető konténerek és rakodólapok, valamint a hajón szállított közúti áruszállító járművek).

C.V-21 Belvízi árutonna-kilométer

Az áruszállítás mértékegysége, amely egy tonna egy kilométerre történő belvízi úton történő elszállítását fejezi ki.

Az adatszolgáltató országban megtett távolságot kell figyelembe venni.

C.V-22 Belvízi TEU-kilométer

Az egy kilométer távolságon egy TEU-val egyenértékű konténerekben elszállított áru mérésére szolgáló mértékegység.

A TEU-teljesítménnyel kapcsolatos adatszolgáltatásban kizárólag az adatszolgáltató országban hajózható belvízi útvonalon megtett távolságot kell figyelembe venni.

C.V-23 A belvízen szállított áruk fajtái

A szállított áruk az áruk fajtája szerint is osztályozhatók.

Az osztályozási rendszerek példái: a CSTE nomenklátúra (Árucikkek osztályozása az európai szállítási statisztika céljaira – ENSZ EGB) felváltó NST 2007 (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája) és az NST/R nomenklatúrák (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája/átdolgozott változat – EUROSTAT).

C.V-24

C.V-25 Veszélyes áruk

A belvízi utakon továbbított veszélyes áruk osztályait a Veszélyes áruk szállítására vonatkozó ENSZ-ajánlások (Genf, 2007) tizenötödik átdolgozott kiadása határozza meg.

- 1. osztály: Robbanóanyagok
- 2. osztály: Gázok
- 3. osztály: Gyúlékony folyadékok
- 4. osztály: Gyúlékony szilárd anyagok; öngyulladásra hajlamos anyagok; vízzel érintkezve gyúlékony gázok kibocsátására hajlamos anyagok.
- 5. osztály: Oxidáló anyagok és szerves peroxidok
- 6. osztály: Mérgező és fertőző anyagok
- 7. osztály: Radioaktív anyag
- 8. osztály: Maró anyagok
- 9. osztály: Más veszélyes anyagok és árucikkek

C.V-26 Berakodott áruk

Berakodott áruk, amelyeket a belvízi szállító vízi járműre felraktak és belvízi vízi úton elindítottak.

Az egyik közúti belvízi szállító vízi járműről egy másikra történő átrakodás, illetve a toló/vontató vagy tolóhajó cseréje kirakodás utáni berakodásnak minősül.

C.V-27 Kirakodott áruk

Belvízi szállító vízi járműből belvízi vízi úton történő szállítás után kirakodott áruk.

Az egyik belvízi szállító vízi járműről egy másikra történő átrakodás, illetve a toló/vontató vagy vontató hajó cseréje ismételt berakodás előtti kirakodásnak minősül.

C.V-28 Belvízi áruszállítási összeköttetés

A belvízi úton szállított áruk berakodási és kirakodási helyének együttese, függetlenül a követett útvonaltól.

A helyeket nemzetközi osztályozási rendszerek segítségével határozzuk meg, mint például a NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics -EUROSTAT).

C.V-29 A berakodás helye

Az a hely, ahol az árukat a belvízi szállító vízi járműre felrakták, vagy ahol toló/vontató vagy tolóhajót cseréltek.

C.V-30 A kirakodás helye

Az a hely, ahol az árukat a belvízi szállító vízi járműről kirakták, vagy ahol toló/vontató vagy tolóhajót cseréltek.

C.V-31 A berakodás/beszállás ország/régió szerint

Annak a kikötőnek az országa vagy régiója, ahol a szállított árukat berakodják, vagy ahol az utasok hajóra szállnak.

C.V-32 A kirakodás/kiszállás ország/régió szerint

Annak a kikötőnek az országa vagy régiója, ahol a szállított árukat kirakodják, vagy ahol az utasok hajóról kiszállnak.

C.VI ENERGIAFOGYASZTÁS**C.VI-01 A belvízi szállítás energiafogyasztása**

A belvízi szállító járművek által felhasznált összes energia mennyisége.

Ide tartozik a terheletlen járművek által felhasznált energiamennyiség is.

C.VI-02 Kőolajtonna-egyenérték (TOE)

Az energiafogyasztás mértékegysége: 1 TOE = 0,041868 TJ.

A Nemzetközi Energiaügynökség által elfogadott átszámítási tényezők 1991-re a következők voltak:

- Motorbenzin	1,070
- Dízelolaj	1,035
- Nehéz tüzelőolaj	0,960
- Cseppfolyósított propán-bután gáz	1,130
- Földgáz	0,917

*A Nemzetközi Energiaügynökség által az elektromos áramra használt átszámítási tényező:
1 TWh = 0,086 Mtoe.*

C.VI-03 Joule

Az energiafogyasztás mértékegysége:

1 terajoule = 10^{12} joule = $2,78 \times 10^5$ kWh)

1 terajoule = 23,88459 TOE.

C.VI-04 Motorbenzin (benzin)

Könnyű szénhidrogénolaj belső égésű motorokban való használatra, kivéve a repülőgépekben használatosakat.

A motorbenzint 35 °C és 215 °C között desztillálják és szárazföldi üzemelésű szikragyújtású motorok üzemanyagaként használják. A motorbenzin adalékanyagokat, oxigéndúsítókat és oktánszámot növelő adalékot, többek között ólomvegyületeket (például ólomtetraetilt vagy ólomtetrametilt) tartalmazhat.

Fűtőérték: 44,8 TJ/1 000 t.

C.VI-05 Gázolaj (dízelolaj)

A nyersolaj atmoszferikus lepárlásából nyert könnyű gázolaj (dízelolaj).

A gázolaj (dízelolaj) fogalma magában foglalja az atmoszferikus lepárlási maradék ismételt vákuumlepárlásával nyert nehéz gázolajat is. A gázolaj 200 és 380 °C között desztillálódik, a veszteséget is beleértve kevesebb mint 65 térfogatszázalékkal 250 °C-on, és több mint 80 százalékkal 350 °C-on. Lobbanáspontjuk mindig 50 °C felett van, és sűrűségük nagyobb mint 0,81. A keveréssel nyert nehézolajokat a gázolajjal azonos csoportba sorolják, feltéve, hogy kinematikus viszkozitásuk nem haladja meg a 25 cST-t 40 °C-on.

Fűtőérték: 43,3 TJ/1 000 t.

C.VII BELVÍZEKEN BEKÖVETKEZETT BALESETEK**C.VII-01 Baleset**

Nem kívánt vagy nem szándékos váratlan esemény vagy ezen események káros következménnyel járó láncolata.

C.VII-02 Belvizeken bekövetkezett balesetek

A belvízi szállító vízi jármű balesete konkrét, meghatározható, váratlan, szokatlan és nem szándékos külső esemény, amelyet belvízi szállító vízi jármű üzemeltetése okozott, vagy ahhoz kapcsolódott, és melynek eredménye belvízi szállító vízi jármű balesete, amely adott időben és helyen történik, világos ok nélkül, de szembetűnő kihatással.

Az öngyilkosságokat – mint lényegükből adódóan szándékos cselekményeket – nem kell figyelembe venni. Emiatt sem az UIC vasúti baleseti statisztikái, sem pedig a nemzetközi közúti baleseti statisztikák nem veszik őket figyelembe.

Fontosságuk miatt az öngyilkossági statisztikai adatokat külön kell gyűjteni. Nem kell figyelembe venni a terror- és bűncselekményeket.

C.VII-03 Sérüléssel járó baleset

Baleset, amely a belvízen mozgásban lévő legalább egy belvízi szállító vízi járművet érint és legalább egy személy sérülését vagy halálát okozza.

Az öngyilkosság, vagy az öngyilkossági kísérlet nem baleset, hanem egy személy önmagának végzetes sérülést okozó szándékos cselekedete. Ha azonban az öngyilkosság, vagy az öngyilkossági kísérlet a belvízi szállító vízi járművön tartózkodó másik személy sérülésével jár, az esetet sérüléssel járó balesetnek kell tekinteni.

A sérüléssel járó balesetek közé nem tartoznak azok a balesetek, amelyek csupán anyagi kárral járnak.

C.VII-04 Halálos baleset

Bármilyen sérüléssel járó baleset, amely legalább egy ember halálával jár.

C.VII-05 Sérüléssel járó baleset

Bármely sérüléssel járó baleset, amely nem végzetes kimenetelű.

C.VII-06 Meghalt személy

Bármely meghalt személy, aki egy sérüléssel járó baleset következtében azonnal vagy 30 napon belül halálozik el.

Nem kell figyelembe venni az elhunytat, ha az illetékes hatóság a halál okát öngyilkosságban, vagyis halálhoz vezető, önmaga ellen irányuló szándékos cselekedetben állapítja meg.

Az olyan országok esetében, amelyek nem alkalmazzák ezt a meghatározást, átváltási együtthatókat állapítottak meg annak érdekében, hogy a 30 napos meghatározás alapján lehessen összehasonlításokat végezni.

C.VII-07 Sérült személy:

Sérüléssel járó baleset következtében sem azonnal, sem 30 napon belül nem hunyt el, azonban rendszerint orvosi kezelést igénylő sérülést szenvedett, kivéve az öngyilkossági kísérlet elkövetőit.

Az enyhébb sérüléseket (kisebb vágásokat és horzsolásokat) elszenvedőket rendszerint nem veszik fel a sérültek nyilvántartásába.

Nem kell figyelembe venni a sérültet, ha az illetékes hatóság megállapítása szerint a sérülés oka öngyilkossági kísérlet, vagyis a személy önmaga ellen irányuló szándékos cselekedete, amely sérülést, de nem halált eredményezett.

C.VII-08 Súlyos sérülés

Baleset áldozata által elszenvedett sérülés, amely a sérülés időpontjától számított hét napon belül 72 órát meghaladó munkaképtelenséggel jár.

C.VII-09 Súlyosan sérült személy:

Bármely sérült személy, akit 24 óránál hosszabb ideig kellett kórházban ápolni.

C.VII-10 Könnyebben sérült személy:

Bármely sérült személy a súlyosan sérült személyek kivételével.

Az enyhébb sérüléseket (kisebb vágásokat és horzsolásokat) elszenvedőket rendszerint nem veszik fel a sérültek nyilvántartásába.

C.VII-11 Belvízi baleseti sérülés

Olyan esemény, amelynek következménye:

1. Egy személynek a belvízi szállító vízi jármű üzemeltetésével vagy ahhoz kapcsolódóan okozott halála vagy súlyos sérülése; vagy
2. Egy személy eltűnése egy belvízi szállító vízi járműről a belvízi szállítóeszköz üzemeltetése miatt vagy ahhoz kapcsolódóan; vagy
3. Belvízi szállító vízi jármű elvesztése, feltételezett elvesztése vagy elhagyása; vagy
4. Belvízi szállító vízi jármű sérülése; vagy
5. Belvízi szállító vízi jármű zátonyra futása vagy irányíthatatlanná válása, vagy a belvízi szállító vízi jármű ütközése; vagy
6. Belvízi szállító vízi jármű üzemeltetése révén, vagy azzal összefüggésben okozott anyagi kár; vagy
7. Belvízi szállító vízi jármű vagy járművek üzemeltetésével vagy azzal összefüggésben belvízi szállító jármű sérülése miatt vagy ahhoz kapcsolódóan folyó környezetszennyezés.

C.VII-12 Nagyon súlyos hajóbaleset

Belvízi szállító vízi jármű hajóbalesete, amely a belvízi szállító vízi jármű teljes elvesztésével, halálozással vagy súlyos környezetszennyezéssel jár.

C.VII-13 Súlyos hajóbaleset

Olyan hajóbaleset, amely nem minősül nagyon súlyosnak, és amelybe beletartozik:

- A tűz, a robbanás, a megfeneklés, a rossz időjárás okozta kár, jégkár, a hajótest repedése vagy feltételezhető sérülése, stb. amelyek következtében
- Szerkezeti sérülések (vízvonaltól alatti vízbetörés a hajótestbe, a fő hajtóművek leállása, a lakóterek kiterjedt sérülései stb.) miatt a belvízi szállító vízi jármű hajózásra alkalmatlanná válik; vagy
- Környezetszennyezés (a mennyiségtől függetlenül); és/vagy
- Vontatást vagy parti segítségnyújtást igénylő meghibásodás.

C.VII-14 Belvízi úton bekövetkező baleset

Belvízi szállító vízi jármű üzemeltetésével vagy az azzal összefüggésben okozott vagy bekövetkezett esemény, amelynek következtében a belvízi szállító vízi jármű vagy valamely személy veszélybe sodródott, vagy amely miatt a belvízi szállító vízi jármű, műtárgy vagy a környezet súlyos károsodása következhet be.

C.VII-15 Belvízi úton bekövetkező balesetek okai

Belvízi szállító vízi jármű hajóbalesetéhez vagy véletlen eseményéhez vezető intézkedések, mulasztások, események, meglévő vagy hosszabb ideje fennálló körülmények, vagy azok kombinációja.

C.VII-16 Nappali fény

A rendőrség vagy más hatóság jelentésének megfelelően.

C.VII-17 Sötétség

A rendőrség vagy más hatóság jelentésének megfelelően.

C.VII-18 Szürkület (vagy ismeretlen)

A rendőrség vagy más hatóság jelentésének megfelelően.

Minden fennmaradó esetet magába foglaló kategória; ide tartoznak azok az esetek, amikor a látási viszonyok nagyon rosszak voltak, vagy amikor nincs információ a látási viszonyokról.

D. CSŐVEZETÉKES SZÁLLÍTÁS

D.I INFRASTRUKTÚRA / SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK**D.I-01 Csővezeték**

Folyadékok, gázok vagy finom eloszlású szilárd anyagok szivattyúzással vagy nyomással történő továbbítására szolgáló szivattyúkkal, szelepekkel és vezérlő berendezésekkel ellátott zárt vezeték.

Csak azokat az egységeket kell tekintetbe venni, amelyek a beszámolási időszak alatt aktívak voltak. Az „alvó” vállalkozásokat vagy azokat, amelyek tevékenységüket még nem kezdték el, nem kell figyelembe venni.

D.I-02 Csővezeték-berendezés

Gáz, veszélyes folyadékok, vagy széndioxid szállítása, vagy a gáznak a szállítás során történő kezelése során használt új vagy meglévő csőhálózat, pálya és bármely berendezés, vagy létesítmény.

D.I-03 Csővezeték-hálózat

Az adott területen lévő valamennyi csővezeték.

Az államhoz tartozó tengerfenéken húzódó csővezetékek a belföldi csővezetékek közé tartoznak.

D.I-04 Kőolaj csővezeték

Csővezeték-létesítmény minden olyan része, amelyen keresztül olaj vagy kőolajtermékek mozognak, ideértve többek között a vezetékcsöveket és a vezetékcsövekhez csatlakoztatott egyéb szerelvényeket, szivattyúegységeket, a hozzájuk társuló mérő és átadó állomásokat és azok vászonbetétes szerelékeit, és a gázleválasztó tartályokat.

D.I-05 Gáz csővezeték

A csővezeték összes alkatrésze, beleértve az olyan készülékeket, mint amilyenek a szelepek, a kompresszorállomások, a hírközlő rendszerek és az egyik ponttól a (rendszerint a kitermelőmezőn vagy a feldolgozó üzemben túl található) másikig elszállított földgázt és/vagy kiegészítő gázt mérő készülékeket

D.I-06 Olaj- és gáztávvezetékek fajtái

Általánosságban, a csővezetékeket alapvető rendeltetésük függvényében három fő csoportba sorolhatjuk. A kategóriák az alábbiak:

1) Gyűjtő csővezetékek

Egymással összeköttetésben álló kisebb csővezetékek összetett hálózatokat alkotó csoportja, amelyek fő célja a közeli kutak nyersolajának vagy földgázának bejuttatása a tisztító vagy feldolgozó üzembe.

Ebben a csoportban a csővezetékek jobbra rövidek, mindössze néhány száz méter hosszúságúak és kicsi az átmérőjük. A mélyvízi jövesztésből származó termékeket összegyűjtő tengeralatti vezetéseket ugyancsak gyűjtő csővezetéknek nevezik.

2) Szállító távvezetékek (fővezetékek)

A termékek (olaj, gáz, finomított termékek) városok, országok, vagy akár kontinensek közötti továbbítására szolgáló, főként nagy átmérőjű és hosszú csövek. Ezekben a továbbító hálózatokban a gázvezetékek esetében számos kompresszor-állomás, vagy a nyersolaj- és többféle termék szállítására alkalmas vezeték esetében szivattyúállomások tartoznak a rendszerbe.

Ide tartoznak a csővezetékek elágazásai, amennyiben eleget tesznek a szállítóvezetékekkel szemben támasztott elvárásoknak, valamint a szárazföld és a tengeri fűrőplatformok közötti vezeték. Nem tartoznak ide az 50 km-nél rövidebb távvezetékek, és azok a vezeték, amelyek belső átmérője 15 centiméternél kisebb, a kizárólag katonai célokra használatos

csővezetékek, valamint a teljes egészében valamely ipartelep területén lévő, továbbá a teljes egészében tengeri (azaz kizárólag a nyílt tengerben lefektetett) vezetékek. Ide tartoznak a legalább 50 km hosszúságú nemzetközi vezetékek is, még akkor is, ha az adatszolgáltató ország szelvénye 50 km-nél rövidebb. A két vagy három párhuzamos csővezetékkel álló távvezetéseket kétszer (vagy többször) kell figyelembe venni.

3) Elosztó csővezeték

Több, egymással összeköttetésben álló kis átmérőjű csővezeték a termékeknek a végfelhasználóhoz való eljuttatására.

Alapvetően ebbe a csoportba beletartoznak a gázt a háztartási és az üzleti felhasználókhoz, vagy a végpontokon tartályokba és tározó létesítményekbe eljuttató vezetékek is.

D.II (LÁT D.I)

D.III VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS**D.III-01 Vállalkozás**

Intézményi egység vagy intézményi egységek olyan legkisebb társulása, amely magában foglalja, és közvetve vagy közvetlenül irányítja a termelő tevékenysége végzéséhez szükséges valamennyi funkciót.

A vállalkozásnak való minősülés előfeltétele, hogy egységes tulajdonlás vagy egységes irányítás alatt álljon. Ugyanakkor egy vállalkozás sokféle gazdasági tevékenységet folytathat, és területileg szétszórta helyezkedhet el.

D.III-02 Csővezetékes szállítási vállalkozás

A olaj- vagy gázcsővezetékes szállítási szolgáltatások egy vagy több helyen történő végzésével kapcsolatos tevékenységekre létrehozott vállalkozás, amelynek a hozzáadott érték szerinti fő tevékenysége áruk olaj- vagy gázcsővezetékeken történő szállítása.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

- ISIC/Rev.4⁵ : 4930 – Csővezetékes szállítás
- NACE/Rev.2⁶ : 49.50 – Csővezetékes szállítás

D.III-03 Köztulajdonú közúti szállítási vállalkozás

Csővezetékes szállítási vállalkozás, amelynek fő tulajdonosa (a tőke 50 százalékát meghaladó mértékben) az állam vagy valamely más hatóság, vagy azok vállalkozásai.

D.III-04 Foglalkoztatottak

A távvezetékes kőolaj-szállítási vállalkozásban egy adott időszakban dolgozó személyek átlagos létszáma, azokkal a személyekkel együtt, akik a vállalkozáson kívül dolgoznak, de annak munkavállalói, és akiket közvetlenül a vállalkozás fizet.

D.III-05 Értékesítési forgalom

A csővezetékes szállítási vállalkozás által a tárgyidőszakban kiszámlázott teljes összeg. Ez megfelel a harmadik félnek átadott áruk és szolgáltatások piaci értékesítésének. Az értékesítési forgalom magába foglalja a vállalkozás által kiszámlázott árukra és szolgáltatásokra kirótt valamennyi termékadó járulékot, kivéve azt az áfát, amelyet az egység vásárlóival szemben közvetlenül érvényesített. Tartalmazza a vevőknek felszámított összes egyéb díjat is. Az árcsökkentések és az árengedmények levonandók, de a készpénzfizetési engedmények nem.

Az értékesítési forgalomba nem értendő bele az állóeszközök értékesítése. A hatóságoktól kapott üzemeltetési támogatást sem kell figyelembe venni.

D.III-06 Infrastrukturális beruházások ráfordításai

Új infrastruktúra építésére, vagy a meglévő infrastruktúra kibővítésére fordított kiadások, ideértve a rekonstrukcióra, felújításra és a nagyjavításokra fordított összegeket is.

Ide tartoznak a szivattyúállomásokkal kapcsolatos ráfordítások is.

D.III-07 Az infrastruktúra fenntartásának ráfordításai

Az infrastruktúra üzemképes állapotban tartását célzó ráfordítások.

Ide tartoznak a szivattyúállomásokkal kapcsolatos ráfordítások is.

⁵ ISIC/Rev.4 : ISIC Rev.4 – Gazdasági Tevékenységek Nemzetközi Ágazati Osztályozási Rendszere, az ENSZ Statisztikai Bizottsága

⁶ NACE Rev.2 – A gazdasági tevékenységek statisztikai osztályozása az Európai Közösségben, Hivatalos Lap L 393/1., 2006. december 30.

D.IV FORGALOM (LÁT D.V)

D.V A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE**D.V-01 Csővezetékes szállítás**

Finomítatlan és finomított kőolajtermékek vagy gázok mindennemű, kőolajvezeték-hálózatban történő mozgatása.

D.V-02 Belföldi csővezetékes kőolajszállítás

Csővezetékes kőolajszállítás két, az adott ország területén vagy az országhoz tartozó tengerfenéken fekvő hely között (a beszivattyúzás és a kiszivattyúzás helye között), amely egy másik ország területén keresztül való szállítást is magában foglalhat.

D.V-03 Belföldi csővezetékes gázzállítás

Csővezetékes gázzállítás két, az adott ország területén vagy az országhoz tartozó tengerfenéken fekvő hely között (az indulási kompresszálo és a dekompresszálo létesítmény között), amely egy másik ország területén keresztül való szállítást is magában foglalhat.

D.V-04 Nemzetközi csővezetékes kőolajszállítás

Csővezetékes kőolajszállítás két, különböző ország területén vagy az országokhoz tartozó tengerfenéken fekvő hely között (a beszivattyúzás és a kiszivattyúzás helye között), amely egy vagy több másik ország területén keresztül való szállítást is magában foglalhat.

D.V-05 Nemzetközi csővezetékes gázzállítás

Csővezetékes gázzállítás két, különböző ország területén vagy az országokhoz tartozó tengerfenéken fekvő hely között (az indulási kompresszálo és a dekompresszálo létesítmény között), amely egy vagy több másik ország területén keresztül való szállítást is magában foglalhat.

D.V-06 A csővezeték szállítási kapacitása

Az a legnagyobb terméktömeg, amit a csővezeték az adott időtartam során megmozgathat.

A többféle termék szállítására alkalmas csővezetékek esetében a csővezetéken áthaladó termékek átlagos sűrűségét, vagy a döntően áthaladó termék sűrűségét kell a kapacitás tonnára konvertálására használni (ezt rendszerint barrelben vagy köbméterben adják meg az adott időszakra).

D.V-07 Csővezetéken szállított áruk

Csővezetéken továbbított bármely cseppfolyósított vagy gáz-halmazállapotú földgáz vagy gyártott éghető gáz⁷, nyersolaj⁸ vagy finomított kőolajtermék⁹.

D.V-08 Nyersolaj

Szénhidrogének elegye, amely természetes földalatti olajtelepeken folyékony állapotban fordul elő, és a felszíni leválasztó berendezéseken áthaladva atmoszferikus nyomáson is cseppfolyós marad.

D.V-09 Finomított kőolajtermékek

A finomított kőolajtermékek közé tartozik többek között a benzin, a kerozin, a desztillátumok (2. sz. fűtőolaj), a cseppfolyósított propán-bután gáz, az aszfalt, a kenőolajok, a dízelolajok és a maradványolajok.

⁷ SITC/Rev. 4, 34 divízió, Egységes Nemzetközi Kereskedelmi Áruosztályozás, Statistical Papers, M sorozat, No. 34/Rev. 4, Egyesült Nemzetek, 2006.

⁸ SITC/Rev. 4, 333. osztály, Egységes Nemzetközi Kereskedelmi Áruosztályozás, Statistical Papers, M sorozat, No. 34/Rev. 4, Egyesült Nemzetek, 2006.

⁹ SITC/Rev. 4, 334. osztály Egységes Nemzetközi Kereskedelmi Áruosztályozás, Statistical Papers, M sorozat, No. 34/Rev. 4, Egyesült Nemzetek, 2006.

D.V-10 Cseppfolyósított földgáz

A földgáz fő komponense a metán. A természetben önálló földalatti lelőhelyeken fordul elő, illetve a kőolaj kísérő anyagaként vagy szénbányákból nyerik ki. A szállítás megkönnyítése érdekében a földgázt hőmérsékletének légköri nyomáson -160°C alá csökkentésével folyékony formába lehet átalakítani. Ettől kezdve cseppfolyósított földgázzal (LNG) beszélünk.

A cseppfolyósított földgáz sűrűsége az összetételétől függően 0,44 és 0,47 tonna/m³ között van.

D.V-11 Cseppfolyósított propán-bután (PB) gáz

Propánból és butánból áll és rendszerint földgázból nyerik.

Olyan helyeken, ahol nincs földgáz és a benzinfelhasználás alacsony, a PB-gázt katalitikus reformálással ásványolajból állítják elő.

D.V-12 Csővezetékes árutonna-kilométer

Az áruszállítás mértékegysége, amely egy tonna áru kőolajvezetéken egy kilométerre történő elszállítását fejezi ki.

A ténylegesen megtett távolságot kell figyelembe venni.

D.V-13 Az országból csővezetéken kilépett áru (a csővezetékes tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével)

Áruk, amelyeket egy országban vagy a hozzá tartozó tengeren szivattyúztak vagy nyomtak be a csővezetékbe, és az országot csővezetéken hagyta el, és egy másik országba szállítottak.

D.V-14 Az országba csővezetéken belépett áru (a csővezetékes tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével)

Áruk, amelyeket egy másik országban vagy a hozzá tartozó tengeren szivattyúztak vagy nyomtak be a csővezetékbe, és az országba csővezetéken léptek be, és oda szállították azokat.

D.V-15 Csővezetékes tranzitszállítás

Áruk, amelyek az országba csővezetéken léptek be, és az országot a belépés pontjától különböző más ponton csővezetéken hagyták el, és az országon való átszállításuk kizárólag csővezetéken keresztül történt.

Áruk, amelyek a szivattyúzással vagy nyomással történt betöltés előtt vagy a csővezetéken keresztüli szállítás után hajón léptek be a szóban forgó országba, és/vagy azon hagyták el azt, ugyancsak ide tartoznak.

D.V-16 Közúti áruszállítási összeköttetés

A csővezetéken szállított áruk beszivattyúzással vagy kompresszióval történő betáplálási helyének és a kivételi helynek a kombinációja az útvonaltól függetlenül.

A helyeket nemzetközi osztályozási rendszerek segítségével határozzuk meg, mint például a NUTS (az EUROSTAT által használt statisztikai célú területi egységek nomenklatúrája).

D.V-17 Az indulási betáplálási hely vagy kompresszorállomás helye

Azt a helyet kell figyelembe venni, ahol az árukat a csővezetékbe először betáplálták vagy bekompresszálták.

D.V-18 Kiszivattyúzási vagy gázkivételi hely

Azt a helyet kell figyelembe venni, ahol az árukat a csővezetékben kiszivattyúzták vagy kivették.

D.VI ENERGIAFOGYASZTÁS**D.VI-01 A kőolaj-csővezeték szállítási energiafelhasználása**

A termékek kőolaj-csővezetéken történő mozgatására felhasznált összes energia mennyisége.

D.VI-02 Kőolajtonna-egyenérték (TOE)

Az energiafogyasztás mértékegysége: 1 TOE = 0,041868 TJ.

Az egy metrikus tonna olajtermék TOE-re történő átszámítására a Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) által elfogadott tényezők:

– Motorbenzin	1,070
– Dízelolaj	1,035
– Nehéz tüzelőolaj	0,960
– Cseppfolyósított propán-bután gáz	1,130
– Földgáz	0,917

A Nemzetközi Energiaügynökség által az elektromos áramra használt átszámítási tényező: 1 TWh = 0,086 Mtoe.

D.VI-03 Joule

Az energiafogyasztás mértékegysége:
 1 terajoule = 10^{12} joule = $2,78 \times 10^5$ kWh
 1 terajoule = 23,88459 TOE.

D.VI-04 Motorbenzin (benzin)

Könnyű szénhidrogénolaj belső égésű motorokban való használatra, kivéve a repülőgépekben használatosakat.

A motorbenzint 35 °C és 215 °C között desztillálják és szárazföldi üzemelésű szikragyújtású motorok üzemanyagaként használják. A motorbenzin adalékanyagokat, oxigéndúsítókat és oktánszámot növelő adalékot, többek között ólomvegyületeket (például ólomtetraetilt vagy ólomtetrametilt) tartalmazhat.

Fűtőérték: 44,8 TJ/1 000 t.

D.VI-05 Gázolaj (dízelolaj)

A nyersolaj atmoszferikus lepárlásából nyert könnyű gázolaj (dízelolaj).

A gázolaj (dízelolaj) fogalma magában foglalja az atmoszferikus lepárlási maradék ismételt vákuumlepárlásával nyert nehéz gázolajat is. A gázolaj 200 és 380 °C között desztillálódik, a veszteséget is beleértve kevesebb mint 65 térfogatszázalékkal 250 °C-on, és több mint 80 százalékkal 350 °C-on. Lobbanáspontjuk mindig 50 °C felett van, és sűrűségük nagyobb mint 0,81. A keveréssel nyert nehézolajokat a gázolajjal azonos csoportba sorolják, feltéve, hogy kinematikus viszkozitásuk nem haladja meg a 25 cST-t 40 °C-on.

Fűtőérték: 43,3 TJ/1 000 t.

D.VI-06 Cseppfolyósított propán-bután (PB) gáz

A paraffin sorozat könnyű szénhidrogénjei, amelyeket kizárólag nyersolaj lepárlásából nyernek.

A PB-gáz propánból, butánból vagy e két szénhidrogén keverékéből áll. Ezeket alacsony nyomáson (5-10 atmoszféra) lehet cseppfolyósítani. Folyékony állapotban és 38°C-n relatív gőznyomásuk legfeljebb 24,5 bar. Fajsúlyuk 0,50-től 0,58-ig terjed.

D.VI-07 Cseppfolyósított földgáz (LNG)

A földgáz fő komponense a metán. A természetben önálló földalatti lelőhelyeken fordul elő, illetve a kőolaj kísérő anyagaként vagy szénbányákból nyerik ki. A szállítás megkönnyítése érdekében a földgázt hőmérsékletének légköri nyomáson -160°C alá csökkentésével folyékony formába lehet átalakítani. Ettől kezdve cseppfolyósított földgázzal beszélünk.

A cseppfolyósított földgáz sűrűsége az összetételétől függően 0,44 és 0,47 tonna/m³ között van.

D.VI-08 Földgáz-kondenzátumok (gazolin vagy gázbenzin)

A földgáz-kondenzátum (gazolin vagy gázbenzin) a szétválasztó létesítményekben vagy a gázfeldolgozó üzemekben a földgázból visszanyert folyékony vagy cseppfolyósított szénhidrogén. A folyékony földgázhoz tartozik az etán, a propán, a bután (normál és izobután), (izo) pentán és pentán plusz (ezt néha a természetes gazolinhoz vagy az üzemi kondenzátumhoz sorolják).

D.VI-09 Villamos energia

Hagyományos hő-, nukleáris, vízi-, geotermikus erőművekben, vagy megújuló forrásokból termelt energia (kivéve a szivattyús-tározós erőművekben termelt energiát), amelyet hőegyenértékben (3,6 TJ/GWh) mérnek.

E. TENGHERI SZÁLLÍTÁS

E.I INFRASTRUKTÚRA**E.I-01 Tengerparti terület**

A tengerparti terület általában egy összefüggő partszakasz a hozzátartozó part menti szigetekkel együtt. Meghatározása a tengerparton lévő kikötők egy vagy több sávjával vagy a partvidék szélső pontjainak földrajzi szélesség- és hosszúságértékeivel történik.

Ide tartozhatnak a folyópartok is. Bizonyos országok esetében két különálló partszakasz egy partvidékként vehető számításba, például Mexikó atlanti- és csendes-óceáni partvidékei esetében.

E.I-02 Kikötő

A kikötők olyan létesítmények, amelyek arra alkalmas berendezések révén lehetővé teszik a kereskedelmi hajók kikötését, rakományaik be- és kirakodását, illetve az utasok be- és kiszállítást, általában közvetlenül a kikötőgátra.

E.I-03 Statisztikai kikötő

A statisztikai kikötő egy vagy több kikötőt foglal magában, amelyeket általában egyetlen kikötői hatóság irányít, amely képes a hajó- és áruforgalom nyilvántartására.

E.I-04 Gyűjtő-elosztó kikötő

Olyan kikötő, amelyet menetrendszerinti mélytengeri és part menti hajóforgalom céljára használnak.

E.I-05 UN/LOCODE

Ötjegyű kódjel, amelyben az első kettő az ISO 3166 szerinti országcód, míg a maradék három jegy az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának 16. ajánlása alapján, illetve az ENSZ rendszerében még nem szereplő kikötők esetében az Eurostat által meghatározott érték.

E.I-06 Kikötő tengeri hozzáférhetősége

Egy kikötő hozzáférhetősége az alábbi kritériumok alapján határozható meg:

- a) A kikötő által befogadható hajó legnagyobb hossza, méterben;
- b) A kikötő által befogadható hajó legnagyobb merülése, méterben;
- c) A kikötő megközelíthetőségi szélessége és mélysége apálynál, méterben;
- d) A bejárati csatorna szélessége és mélysége apálynál, méterben;
- e) Az árapály-ablak hossza órákban, ami alatt a legnagyobb merülésű hajók megközelíthetik vagy elhagyhatják a kikötőt;
- f) Magassági korlátozások dagálynál, méterben (a hidak miatt);
- g) Az árapály nagysága, méterben.

E.I-07 A kikötő szárazföldi létesítményei

- a) A kikötő teljes szárazföldi területe, négyzetméterben;
- b) A kikötő nyersolaj és nyersolaj-származékok tárolására szolgáló szárazföldi területe négyzetméterben;
- c) A kikötő egyéb ömlesztett és egymásra halmozott áru tárolására szolgáló területe négyzetméterben;
- d) Konténertároló terület négyzetméterben és TEU-ban;
- e) Egyéb területek négyzetméterben;
- f) Utak (méterben)
- g) Vasúti sínek (méterben);
- h) Az utasterminálok száma, és a terminálként elhelyezhető hajók száma.

Az ömlesztett és egymásra halmozott áruk tárolására szolgáló terület magában foglalja az ömlesztett szárazárúkat, a faárúkat, a papírárukat, a félig ömlesztett árukat stb. tárolására szolgáló létesítményeket. A vasúti sínek magukban foglalják az oldalvágányokat is.

E.I-08 A kikötő raktározási területe

A kikötői raktározási területe négyzetméterben a létesítmények típusa szerint. A zárt létesítmények esetében a magasság is (méterben).

- a) Nyitott, biztonságosan nem elkerített;
- b) Nyitott, biztonságosan elkerített;
- c) Fedett, de nem elkerített;
- d) Fedett, elkerített.

A biztonságosan elkerített területet kerítés vagy fal övezi, és/vagy rendelkezik megfigyelő rendszerrel.

E.I-09 A kikötő rakodópartjainak hossza a használat típusa szerint

- a) A rakodópartok összesített hossza
- b) A rakodópartok hossza méterben a használat típusa szerint
 - Multifunkciós rakodópartok
 - Speciális, egyfunkciós rakodópartok
 - 1 Ro-Ro
 - 2 Konténerek
 - 3 Egyéb általános rendeltetésű rakodópart
 - 4 Száraz ömlesztett tömegárúkat rakodópartja
 - 5 Folyékony ömlesztett árukat rakodópartja
 - 6 Utasmóló
 - 7 Halászati móló
 - Egyéb.

E.I-10 A kikötői rakodópartok hossza vízmélység szerint

A használható rakodópartok hosszúsága méterben hajózható vízmélység szerint, apálykor.

A lehetséges vízmélységértékek a következők:

- a) 4 méterig
- b) 4 és 6 méter között
- c) 6 és 8 méter között
- d) 8 és 10 méter között
- e) 10 és 12 méter között
- f) 12 és 14 méter között
- g) 14 méternél nagyobb.

E.I-11 Ro-Ro hajóállás

Egy Ro-Ro hajó számára alkalmas hajóállás, ahol a motoros járművek és egyéb mobil Ro-Ro egységek ki- és berakodása zajlik a hajó és a part között rámpák igénybevételével.

E.I-12 Kikötői daruk emelőképesség szerint

A kikötőben rendelkezésre álló daruk számára emelőképesség szerint.

Az emelőképesség lehetséges osztályai a következők:

- a) 10 tonna vagy kevesebb
- b) 10 és 20 tonna között
- c) 10 és 20 tonna között
- d) 40 tonna vagy több.

E.I-13 Kikötői daruk típus szerint

A kikötőben rendelkezésre álló daruk száma típus szerint

- a) Mobil konténerdaruk
- b) Egyéb konténerdaruk
- c) Egyéb daruk

E.I-14 A kikötő javító létesítményei

A kikötő javító létesítményeinek felsorolása számuk és az általuk fogadni képes hajók legnagyobb méretének megadásával

- a) Szárazdokkok
- b) Úszódokkok
- c) Hajócsúszdák
- d) Speciális hajójavító rakpartok.

E.I-15 A kikötő navigációs segédeszközei és szolgáltatásai

A navigációt segítő segédeszközök és szolgáltatások megléte, illetve elérhetősége a) a kikötőben és b) az odavezető csatornában

- a) Révkalauz szolgáltatások
- b) Jelzőfények és világítótornyok
- c) Radar és rádió irányadó állomások
- d) Hajóforgalmi Irányítási Rendszer (VTS) a kikötőn belül, valamint kikötői és parti navigációs szolgáltatások a kikötő környékén
- e) Vontatóhajók a kikötőn belüli manőverek végrehajtására (darabszám)
- f) Kísérő vontatóhajók a tankhajók számára (darabszám)
- g) Üzemanyag-szolgáltatások
- h) Kikötési szolgáltatások

E.I-16 A kikötő további közlekedési összeköttetései és a part menti hajózás

A rövidjártatú hajózás elérhetősége, valamint a további közlekedési összeköttetések megléte és távolsága a legközelebbi kikötőbejáratától (kilométerben)

- a) Rövidjártatú hajózás
- b) Személyszállító vasúti végpont
- c) Teherszállító vasúti végpont
- d) Autópálya-összeköttetés
- e) Belvízi összeköttetés
- f) Repülőtér.

E.II SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK**E.II.A HAJÓK****E.II.A-01 Tengerjáró hajó**

Úszó tengerjáró szerkezet egy vagy több, a víz színén úszó, vízkiszorító hajótesttel.

A szárnyashajók, légpárnás járművek, katamaránok (nagy sebességű járművek), olajfűrótoronyok, könnyű hajók és a tengerjáró uszályok is ide tartoznak. A javítás alatt lévő hajók is ide tartoznak. Nem tartoznak ide az olyan hajók, amelyek kizárólag belvízen vagy védett, illetve a kikötői szabályozás alá eső vizeken, vagy ilyenek közvetlen közelében hajóznak.

E.II.A-02 A hajó gyártási éve

Az az év, amelyben a hajótest építése befejeződött.

E.II.A-03 Az utolsó nagyjavítás vagy jelentősebb átépítés éve

Az az év, amikor a hajó utoljára esett át a szerkezetét érintő nagyjavításon vagy jelentősebb átépítésen.

E.II.A-04 Szárazáru-szállító tengerjáró uszály

Ide tartoznak a fedélzeti uszályok, a töltőgaratos uszályok, LASH-Seabee uszályok, nyitott szárazáru-szállító uszályok, fedett szárazár-szállító uszályok, egyéb szárazáru-szállító uszályok.

E.II.A-05 Hajó

Tengerjáró, saját hajtással rendelkező vízfelszíni, vízkiszorításos hajó.

Ide tartoznak a katamaránok (nagy sebességű vízi járművek) is. Nem tartoznak viszont ide a szárnyas hajók, a légpárnás járművek, a különböző tengeralattjárók. A tengerjáró hajó a tengeren közlekedik, vagyis elhagyja azt a területet, ahol a belvízi biztonsági szabályozás van érvényben és átlép arra a területre, ahol a hajó üzemeltetőinek a tengeri szabályozást kell betartaniuk.

E.II.A-06 Kereskedelmi hajó

Hajó, amelyet áruk és/vagy utasok szállítására alakítottak ki, vagy amely valamilyen más, speciális kereskedelmi feladathoz illeszkedő kialakítással rendelkezik.

A haditengerészet hajói, valamint a különböző hatóságok által használt hajók nem tartoznak ide. A kereskedelmi hajók áruszállító, utasszállító és speciális tevékenységek végzésére kialakított egyéb hajókra oszlanak. Ezek közé a speciális rendeltetésű hajók közé tartoznak a halász- és halfeldolgozó hajók, a vontatóhajók, a kotróhajók, a kutató- és mérőhajók, valamint a tengeri termelés és egyéb támogató tevékenység végzésére használt hajók.

Az UNCTAD által kiadott A hajótípusok nemzetközi osztályozásával összhangba hozott Eurostat-osztályozásnak (ICST-COM) megfelelően az alábbi speciális hajótípusokat különböztetjük meg. Az uszályokat külön kezeljük, és ezek nem tartoznak bele a kereskedelmi hajó fogalmába.

1. **Folyékonyömlesztettáru-szállító hajók**
Ide tartoznak az olajszállító tartályhajók, a vegyianyag-szállító hajók, a cseppfolyósított gázokat szállító tartályhajók, tartályuszályok és egyéb tartályhajók. A folyékonyömlesztettáru-szállító hajókat két további alcsoportra osztjuk:
 - a) Egytestű folyékonyömlesztettáru-szállító hajók
 - b) Kéttestű folyékonyömlesztettáru-szállító hajók
2. **Ömlesztettségű szárazáru-szállító hajók**
Ide tartoznak az ömlesztettségű szárazáru-/olajszállító és az ömlesztettségű szárazáru-szállító hajók.
3. **Konténerszállító hajó**
Kizárólag konténerre szállítására kialakított hajó, amely fix vagy mozgatható rögzítő elemekkel van ellátva.
4. **Különleges szállítóhajó**
Speciális rakományfajták szállítására kialakított hajó.
Ide tartoznak a gépjárműszállító, az élőállat-szállító hajók, a sugárzó fűtőelemeket, a bárkákat szállító hajók, valamint a vegyi anyagokat szállító hajók.
5. **Általános áruszállító hajó**
Áruk széles körének szállítására kialakított hajó
Ide tartoznak a hűtőhajók, a Ro-Ro személyszállító hajók, a Ro-Ro konténerszállító hajók, egyéb Ro-Ro áruszállító hajók, az áru- és utasszállító, illetve általános áruszállító és konténerszállító kombinált szállítóhajók.
Ezt a kategóriát az alábbi alkategóriákra osztjuk:
 - c) Nagy sebességű, általános rendeltetésű áruszállító hajó, amely megfelel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet nagysebességű vízi járművekre vonatkozó előírásai, (HSC Code, IMO 1.4.30 szakasz paragrafusában foglaltaknak)
 - d) Általános áruszállító hajó
6. **Szárazáru-szállító uszályok**
Ide tartoznak a fedélzeti uszályok, a töltőgaratos uszályok, a LASH-Seabee uszályok, a nyitott szárazáru-szállító uszályok, a fedett szárazár-szállító uszályok, az egyéb szárazáru-szállító uszályok.
7. **Személyszállító hajók**
Hajó, amelyet több mint 12 fizető utas szállítására alakítottak ki, függetlenül a külön fekhelyek meglététől.
Ezt a kategóriát az alábbi alkategóriákra osztjuk:
 - a) Nagy sebességű utasszállító hajó, amely kialakítását tekintve megfelel az IMO HSS Code 1.4.30 bekezdésében foglaltaknak.
 - b) Egyéb személyszállító hajó
 - c) Az olyan egy vagy több fedélzettel rendelkező, speciálisan utasszállításra kialakított hajót, amelyben nem áll rendelkezésre kabinos elhelyezés az utasok számára, vagy nem az összes utas van elhelyezve kabinokban, bár vannak kabinok kialakítva, bizonyos esetekben „kompnak” nevezzük.
 - d) Nem tartoznak ide a Ro-Ro utasszállító hajók.
8. **Halászat**
Ide tartoznak a halász- és a halfeldolgozó hajók.
9. **Part menti tevékenységek**
Ide tartoznak a fúró- és kutatólétesítmények, valamint az egyéb tengeri létesítmények.
10. **Vontatóhajók**
Más hajók és úszó eszközök vontatására, illetve tolására kialakított hajók. Ide tartoznak a kikötői vontató hajók is.
11. **Egyéb**
Ide tartoznak a kotróhajók, a kutatóhajók és más egyéb hajók.
A tengeri áru- és személyszállításban használt statisztikai adatszolgáltatásról szóló 95/64/EK tanácsi irányelvnek való megfelelés érdekében a hajófajták között

szerepeltették a folyékonyömlesztettáru-szállító hajókat, az ömlesztettszárazáru-szállító hajókat, a konténerszállító hajókat, a különleges hajókat, az általános rendeltetésű és a személyszállító hajókat.

E.II.A-07 IMO-szám

Azonosításuk céljából a hajókhoz hozzárendelt állandó szám. A szám változatlan marad akkor is, ha a hajó más lobogó(k) alá kerül és a hajó bizonyítványában fel kell tüntetni. Az IMO hajóazonosító szám a hárombetűs „IMO” rövidítésből és az azt követő hét számjegyből áll, amelyet a hajók építésükkor a Lloyd's Register Fairplay-től kapnak. Ezt az egyedi hétjegyű számot az alábbiakban felsoroltak kivételével a gerincfektetéskor minden 100 GT-nál nagyobb önjáró tengerjáró kereskedelmi hajó megkapja:

- Kizárólag halászati tevékenységet végző hajók
- Saját gépi meghajtással nem rendelkező hajó
- Kedvtelési célú hajók
- Különleges szolgáltatásokat végző hajók (pl. világítóhajók, kutató-mentő hajók)
- Töltőgaratos uszályok
- Szárnyashajók, légpárnás járművek
- Úszódokkok és hasonló besorolású szerkezetek
- Hadihajók és csapatszallító hajók
- Faépítésű hajók

E.II.A-08 Tengeri sétahajó

Személyszállító hajó, amelyet úgy alakítottak ki, hogy utasainak a legnagyobb kényelmet nyújtsa. Minden utas kabinban nyer elhelyezést. A fedélzeten az utasok szórakozását segítő létesítmények vannak.

Nem tartoznak ide a szokásos kompforgalmat bonyolító hajók, még abban az esetben sem, ha néhány utas úgy kezeli ezeket, mintha turistahajók lennének. Ezen felül nem tartoznak ide azok az áruszállító hajók sem, amelyek képesek nagyon kisszámú utas szállítására saját kabinjaikban. Szintén nem tartoznak ide azok a hajók, amelyeket kizárólag egynapos kirándulások céljára alakítottak ki.

E.II.A-09 A tengerjáró hajó lajstromozásának helye szerinti ország (lobogó szerinti állam)

Az az ország és/vagy terület, amelyik a tengerjáró hajót lajstromba vette.

Egy tengerjáró hajóra a személyzettel való ellátottság, a biztonsági előírások, valamint a konzuli képviselet terén annak az országnak és/vagy területnek a tengerészeti szabályozása vonatkozik, ahol lajstromba vették. Egyes országok, például Norvégia és Dánia lehetővé teszik a „nemzetközi” vagy „nyitott” lajstromozást, amely a „belföldi” lajstromozástól eltérő követelményeket támaszt.

E.II.A-10 Tengerjáró hajó hazai zászló alatt

Tengerjáró hajó, amelyet az adatszolgáltató országban vettek lajstromba.

E.II.A-11 Tengerjáró hajó idegen zászló alatt

Tengerjáró hajó, amelyet az adatszolgáltató országtól különböző országban vettek nyilvántartásba.

E.II.A-12 Kereskedelmi flotta

A 100 tonnánál nagyobb kereskedelmi hajók száma az adott időpontban az adatszolgáltató országban.

A flottaállományban bekövetkezett változások az adatszolgáltató ország tengerjáró hajóflottájában összességében vagy egy hajótípuson belül bekövetkezett változásokat jelentik, amelyek oka lehet új építés, a hajótípus vagy a hajókapacitás módosítása, baleset, selejtezés vagy egy másik ország tengerhajózási lajstromába vagy lajstromából való átvezetés, vagy a folyami lajstromba vagy lajstromba való átvezetés. A javítás alatt lévő hajók is ide tartoznak.

E.II.A-13 Bruttó hordképesség (DWT)

A bruttó hordképesség (DWT) a hajó nyári merülésvonalán 1,025 kg/dm³ fajsúlyú tengervízben megállapított vízkiszorítás, valamint a hajó teljes súlya, tehát rakomány, üzemanyag, kenőolaj, ballasztvíz, tartályokba töltött édesvíz és ivóvíz, felhasználható készletek, valamint utasok, személyzet és azok ingóságai nélküli hajó vízkiszorítása közötti különbség tonnában meghatározva.

E.II.A-14 Bruttó űrtartalom (GT)

A bruttó űrtartalom (GT) a hajók köbözéséről szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény rendelkezései szerint megállapított teljes hajótér.

A jelenleg hatályos nemzetközi egyezmény elfogadása előtt az 1947-es oslói egyezmény volt hatályban, amelynek alapján alapvetően más bruttó űrtartalomértékeket határoztak meg bizonyos hajók esetében. Egyes esetekben csupán a már hatályát veszített egyezmény alapján megállapított bruttó űrtartalomértékek állnak rendelkezésre.

E.II.A-15 Automatikus azonosítási rendszer

Az automatikus azonosítási rendszer célja, hogy:

- a megfelelőképpen felszerelt parti vevőállomásoknak, más hajóknak, valamint repülőgépeknek automatikusan információt szolgáltatson a hajó azonosságáról, típusáról, pozíciójáról, útvonaláról, sebességéről, navigációs státuszáról és egyéb, a biztonsággal összefüggő kérdésekről;
- automatikusan kapjon ilyen jellegű információkat a hasonlóképpen felszerelt hajókról;
- folyamatosan ellenőrizze és nyomon kövesse a hajókat;
- adatokat cseréljen a parton lévő létesítményekkel.

E.II.B Konténerek

E.II.B-01 Rakományegység

Konténer, cseredoboz (cserélhető konténer).

A tengeri szállításban használt „pőrekocsik” (lásd lentebb a E.II.B-09 alatt) a konténerek speciális fajtáiként szerepelnek.

E.II.B-02 Intermodális szállítóegységek (ITU)

Intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti áruszállító gépjármű.

E.II.B-03 Konténer

Speciális áruszállító doboz, amely megfelelően szilárd és egymásra halmozható, valamint vízszintes és függőleges irányban rakodható. A konténer hivatalos technikai meghatározása:

Szállítási eszköz, amely

- a) Tartós kivitelű és a folyamatosan ismétlődő használathoz megfelelő mértékben szilárd szerkezetű;
- b) Kifejezetten egy vagy több szállítási mód igénybevételével az áruk közbeeső átrakásának szükségessége nélküli szállításnak a lehetővé tétele céljából készült;
- c) Azonnali kezelhetőséget biztosító szerelvényekkel ellátott, különösen olyanokkal, amelyekkel átrakásuk egy bizonyos szállítási módról egy másikra biztosított
- d) Tervezésének köszönhetően lehetővé teszi a könnyű berakodást és kirakodást;
- e) Egymásra halmozható, és
- f) Térfogata legalább 1 m³.

A cserélhető konténerek nem tartoznak ide.

Bár a tengeri fuvarozásban használatos, oldalfalak és tető nélküli konténeraljok („plató” – lásd: alább a E.II.B-09-ben) nem rendelkeznek térfogattal, és így nem felelnek meg az f) pontban foglaltaknak, mégis speciális konténernek tekintendők, ezért szintén idetartoznak.

E.II.B-04 A konténerek méretei

A konténerek fő méretei a következők:

- a) 20 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- b) 40 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- c) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer
- d) 40 lábnál hosszabb ISO konténer
- e) Szupermagas kockakonténer (túlméretes konténer)
- f) Légi szállítású konténer (a légi szállítás normáinak megfelelő konténer).

A konténerek rendszeren 8 láb magasak, de más magasságúak is léteznek. A magas kockakonténerek 9,5 láb magasságú konténerek. A szupermagas kockakonténerek az ISO mérethatárokat meghaladó konténerek. Ide tartoznak a 45 láb, a 48 láb és az 53 láb hosszú konténerek is.

Az a)–e) pontokban meghatározott konténereket nagyméretű konténereknek nevezzük.

E.II.B-05 A konténer önsúlya

A konténer önsúlya beleszámít a konténerben szállított áruk összsúlyába, más néven az áruk bruttó összsúlyába. A konténerben szállított áruk összsúlyát a bruttó összsúlyból lehet kiszámítani, a konténer önsúlyának kivonásával, illetve megfordítva. Amennyiben az önsúlyra vonatkozó információk hiányoznak, az önsúlyt az alábbi átlagok felhasználásával lehet megbecsülni.

A konténer önsúlya az alábbiak szerint becsülhető:

a)	20 lábás ISO konténer	2,3 tonna
b)	40 lábás ISO konténer	3,7 tonna
c)	20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer	3,0 tonna
d)	40 lábnál hosszabb ISO konténer	4,7 tonna

E.II.B-06 A konténerek fajtái

A fő konténerfajták a teherszállító konténerek ISO szabványainak kézikönyve szerint:

1. Általános célú konténerek;
2. Speciális célú konténerek
 - zárt, szellőztetett konténer
 - nyitott tetejű konténer
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer teljes felépítménnyel;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel, de rögzített végpontokkal;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel és összecukható végpontokkal;
 - konténeralj (konténerlap);
3. Speciális áruszállító konténerek
 - termálkonténer
 - hőszigetelt konténer
 - hűtőkonténer csökkenő mennyiségű hűtőanyaggal
 - mechanikusan hűtött konténer
 - fűtött konténer
 - hűtött és fűtött konténer
 - tankkonténer ömlesztett áru számára;
 - konténer ömlesztett szárazáru számára
 - egyedi névvel ellátott áruszállító konténer (például személygépkocsik, élőállatok stb. számára);
 - légiszállítású konténer.

E.II.B-07 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit - húszlábás azonosság egység)

Egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húszlábás ISO konténer mérete 1 TEU.

Egy negyvenlábás ISO konténer mérete 2 TEU.

Egy 20 és 40 láb közé eső konténer 1,50 TEU-nak felel meg.

Egy 40 lábnál hosszabb konténer 2,25 TEU-nak felel meg.

E.II.B-08 Cserélhető konténer (Csereszekrény – swap body)

A közúti járművek méreteihez optimalizált teherszállító egység, amelyet a különböző módok (rendszerint közút/vasút) közötti átrakodáshoz kezelőeszközökkel láttak el.

Ezeket az egységeket eredetileg nem arra tervezték, hogy telerakodva, vagy felül emelve egymásra rakják. Újabban számos egység alkalmas erre, de a konténereknél kevésbé. A konténerektől megkülönböztető fő vonásuk az, hogy a közúti járművek méreteihez optimalizálják őket. Az egységet csak az UIC jóváhagyásával lehet vasúton használni. Egyes cserélhető konténereket összecukható lábakkal látják el, és a konténer ezeken áll, ha nincs a járművön.

E.II.B-09 Plató

Rakománnyal terhelhető, felépítmény nélküli rakfelület, amelynek hossza és szélessége megegyezik a konténer alapterületének méreteivel, továbbá alul és felül is megfelelő sarokszerelvényekkel látták el.

Ezt a kifejezést használják bizonyos speciális rendeltetésű konténerek megnevezésére, így a csak alsó felülettel vagy csak hiányosan kiépített felső résszel rendelkező konténerekre.

E.II.B-10 Rakodólap

Megemelt rakfelület, amely az áruk emelésére és rakodására szolgál.

A rakodólapok általában fából készülnek, és szabványos méreteik a következők: 1000 mm x 1200 mm (ISO) és 800 mm x 1200 mm (CEN).

E.II.B-11 Ro-Ro egység

Kereken gördülő áruszállító-eszköz, mint amilyen például a teherautó, a pótkocsi vagy a nyerges félpótkocsi, amely saját erejéből vagy vontatva jut fel a hajóra vagy a vonatra.

Ide tartoznak a kikötői vagy a hajóhoz tartozó pótkocsik is.

E.III VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS**E.III-01 Szerződéses szállítás, bérfuvarozás**

Áruk vagy személyek térítés ellenében, harmadik fél részére történő szállítása.

E.III-02 Szállítás saját részre

Nem szerződéses, bérfuvarozás jellegű szállítás.

Ilyen szállítás például, amikor egy vállalkozás a saját rakományát szállítja anélkül, hogy ezt pénzügyi tranzakció kísérné.

E.III-03 Vállalkozás

Intézményi egység vagy intézményi egységek olyan legkisebb társulása, amely magában foglalja, és közvetve vagy közvetlenül irányítja a termelő tevékenysége végzéséhez szükséges valamennyi funkciót.

A vállalkozásnak való minősítés előfeltétele, hogy egységes tulajdonlás vagy egységes irányítás alatt álljon. Ugyanakkor egy vállalkozás sokféle gazdasági tevékenységet folytathat és területileg szétszórta helyezkedhet el. A fizetett munkavállalókat nem foglalkoztató vállalkozásokat is számba kell venni. Csak azokat az egységeket kell tekintetbe venni, amelyek a beszámolási időszak alatt aktívak voltak. Az „alvó” vállalkozásokat vagy azokat, amelyek tevékenységüket még nem kezdték el, nem kell figyelembe venni.

E.III-04 Tengerhajózási szállítási vállalkozás (hajózási vállalat)

Vállalkozás, amely egy vagy több helyen, tengerhajózási szállítási szolgáltatási tevékenységet végez, és amelynek a hozzáadott érték szerinti fő tevékenysége a tengerhajózási szállítás.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

<i>ISIC Rev.4</i>	<i>501 – Tengeri és part menti vízi szállítás</i>
<i>NACE/Rev.1:</i>	<i>50.1 – Tengeri és part menti vízi szállítás</i>
	<i>50.2 – Tengeri és part menti vízi szállítás</i>

Ide tartoznak azok a hajómenedzsmenttel foglalkozó társaságok, amelyek kereskedelmi hajókat üzemeltetnek azok tulajdonosai vagy lízingbe adói nevében. A támogató és kiegészítő szállítási szolgáltatásokat nyújtó kikötők és más egységek nem tartoznak ide, hanem az alább következő E.III-06.. pont hatálya alá tartoznak.

E.III-05 Köztulajdonú közúti szállítási vállalkozás

Tengerhajózási szállítási vállalkozás, amelynek fő tulajdonosa (a tőke 50 százalékát meghaladó mértékben) az állam vagy valamely más hatóság, vagy azok vállalkozásai.

E.III-06 Kikötői vállalkozás

Vállalkozás, amely egy vagy több helyen kikötői szolgáltatás előállítására irányuló tevékenységet végez, és amelynek a hozzáadott érték szerinti fő tevékenysége a kikötői szolgáltatás. A rekreációs kikötői szolgáltatások nem tartoznak ide.

Ide tartoznak a kikötői vállalkozások a rekreációs kikötői vállalkozások kivételével. Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

ISIC Rev.4 Draft	5222 - Vízi szállítást kiegészítő szolgáltatás
NACE Rev 2:	52.22 - Vízi szállítást kiegészítő szolgáltatás

E.III-07 Köztulajdonban lévő kikötői vállalkozás

Kikötői vállalkozás, amelynek fő tulajdonosa (a tőke 50 százalékát meghaladó mértékben) az állam vagy valamely más hatóság, vagy azok vállalkozásai.

E.III-08 Hajóosztályozó társaság

Vállalkozás, amelyik megállapítja a tengerjáró hajók kialakításának és konstrukciójának standardjait, és ellenőrzés útján gondoskodik e standardok betartásáról a hajó teljes élettartama folyamán annak érdekében, hogy a tengereken az egész közösség javára biztosítsa a kialakítás, gyártás, megépítés, fenntartás, működtetés és teljesítmény magas technikai szintjét az emberi élet és a tulajdon biztonságának növelése érdekében.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

ISIC Rev.4 Draft	5229 - Egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás
NACE Rev 2:	52.29 - Egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás

E.III-09 Értékesítési forgalom

A tengerhajózási szállítási vállalkozás által a tárgyidőszakban kibocsátott számlák értékének összege. Ez megfelel a harmadik félnek átadott áruk és szolgáltatások piaci értékesítésének. A forgalomban benne foglaltatik az „egyéb üzemi nyereség” is, vagyis a koncessziókból, szabadalmakból, védjegyekből és hasonlókból származó bevételek. Az értékesítési forgalom magában foglalja a vállalkozás által kiszámlázott árukra és szolgáltatásokra kirótt valamennyi termékadót és illetéket, kivéve azt a héát, amelyet az egység vásárlóival szemben közvetlenül érvényesített. Tartalmazza a vevőre terhelt összes egyéb díjat is. Az árengedmény, az árvisszatérítés, a rabatt, a diszkont ár, valamint a visszaszolgáltató gőngyőleg értéke levonandó. A készpénz-árengedmények nem vonhatók le.

A forgalom csupán a rendes tevékenységeket foglalja magában és ebből következően nem tartalmazza az állóeszközök értékesítéséből származó bevételt. A hatóságoktól kapott működési támogatás, ideértve az Európa Unió intézményeit is, szintén nem tartozik ide.

E.III-10 Foglalkoztatottak

A foglalkoztatottak létszáma a vállalkozásnál alkalmazásban állók száma, vagyis a vállalkozásnál dolgozók teljes létszáma (beleértve a dolgozó tulajdonosokat, a vállalkozásban rendszeresen dolgozó partnereket, és a fizetetlen bedolgozó családtagokat is), azokkal a személyekkel együtt, akik a vállalkozáson kívül dolgoznak, de annak munkavállalói, és akiket közvetlenül a vállalkozás fizet (például az üzletkötőket, a kiszállító személyzetet, a karbantartó és javító személyzetet). Magában foglalja a csupán rövid időre távol lévő személyeket is (például betegszabadság, fizetett szabadság vagy egyéb távollét), valamint azokat is, akik sztrájkolnak, azonban azokat nem, akik meghatározatlan időre vannak távol. Ugyancsak magában foglalja a részmunkaidős munkatársakat, akik ilyeneknek tekinthetők a szóban forgó ország jogszabályai szerint és akik szerepelnek a bérjegyzékben, valamint a szezonális munkásokat, a tanulókat és az otthon foglalkoztatottakat, akik szerepelnek a fizetési jegyzékben.

A foglalkoztatott személyek számába nem tartozik bele a vállalkozás számára más vállalkozások által biztosított munkaerő, azok a személyek, akik a szóban forgó cégnél javítási és fenntartási munkákat végeznek más vállalkozások megbízásából, valamint a kötelező katonai szolgálatukat töltők. Másfelől viszont azokat a személyeket, akik üzleti alapon, hosszú távú szerződés alapján a szóban forgó vállalkozás rendelkezésére állnak (például az értékesítést végző személyzet az utasszállító kompokon) annak a vállalkozásnak a munkavállalóiként kell számon tartani, ahol dolgoznak, nem pedig azének, amellyel munkaszerződést kötöttek.

A fizetetlen bedolgozó családtagok az olyan személyeket jelentik, akik a vállalkozás tulajdonosával élnek, és rendszeresen munkát végeznek a vállalkozás számára, azonban mindezt nem szerződéses alapon teszik, és nem részesülnek fix juttatásban az elvégzett munkájukért. Mindez csak azokra vonatkozik, akik valamely másik vállalkozás munkavállalóiként nem szerepelnek annak fizetési listáján.

Az foglalkoztatottak létszáma megfelel a vállalkozásnál lévő álláshelyek számának, ahogy azt az Európai Számlák Rendszere (European System of Accounts) 1995 (ESA) meghatározta, és éves átlagban mérendő.

E.III-11 Munkavállalói kategória – tengeri szállítási vállalkozás munkavállalói

Egy tengeri szállítási vállalkozás munkavállalóit az alábbiak szerint kategorizálhatjuk:

- Tisztek
- Beosztottak
- Kadétkok és egyéb újoncok;
- Egyéb hajószemélyzet, ideértve az éttermi és az utasok szórakoztatását végző személyzetet;
- A parti személyzet, amely ellátja a menedzsmenttel, az értékesítéssel, az utasok és áruk kezelésével kapcsolatos feladatokat.

E.III-12 Munkavállalói kategória – kikötői vállalkozás munkavállalói

Egy kikötői vállalkozás munkavállalóit az alábbiak szerint kategorizálhatjuk

- A kikötői tevékenységek irányítását és adminisztrációját végző személyzet
- Révkalauzok és egyéb hajózó személyzet
- Dokkmunkások
- Technikai és karbantartó személyzet
- Egyéb.

E.IV FORGALOM**E.IV-01 Tengeri szolgáltatás**

Tengerjáró hajó bárminemű mozgása a tengeren.

Ide tartozik az egy kikötőt érintő forgalom is (a tengerjáró hajók mozgása a tengeren lévő létesítményekhez, rakodás a tengeren, vagy a tenger felől a kikötőbe irányuló mozgás). Ide tartoznak továbbá a tengerjáró hajók folyami-tengeri mozgásai is. A belvízi víziutakon történő mozgások a tengeri kikötő és a belvízi kikötő között nem tartoznak ide, hanem belvízi forgalomként veendőek számba. A tengerjáró hajók egy kikötőn belüli mozgásai, például egyazon kikötő különböző medencéi vagy dokkjai között, nem értendők ide.

E.IV-02 Menetrend szerinti tengeri szolgáltatás (vonalhajózás)

A tengerjáró hajók előre meghirdetett menetrend szerinti vagy annyira sűrű forgalma, hogy az már rendszeresnek tekinthető.

E.IV-03 Nem menetrend szerinti tengeri szolgáltatás

Minden más tengeri forgalom a menetrendszerinti szolgáltatáson kívül

E.IV-04 Tengeri út

Tengeri forgalom egy meghatározott kiindulási helyről egy meghatározott rendeltetési helyre.

A megtett út több szakaszra vagy részre osztható. Ide tartoznak a csupán egy kikötőt érintő utak is a tengeri kikötőből valamely tengeri létesítményhez vagy a nyílt tengeren fekvő valamely helyhez. Ide tartozik továbbá bármilyen anyag vagy összetevő, amit a vállalkozás állóeszközei termelőtevékenységéhez vásároltak.

E.IV-05 Tengeri útszakasz

A hajó közvetlen mozgása az egyik kikötőből a másikba, anélkül, hogy egy közbülső harmadikat érintene.

E.IV-06 Áruszállító út

Tengeri út, amely rakomány mozgását foglalja magában a berakodási és a kirakodási kikötő között.

Egy tengeri út számos kikötést is tartalmazhat a kiindulási pont és a rendeltetési hely között fekvő kikötőkben, és több áruszállító utat is magában foglalhat az egyes kikötőkben történő ki- és berakodással.

E.IV-07 Két kikötő közötti távolság

Statisztikai szempontból két kikötő között távolság a ténylegesen megtett út hosszával egyenlő.

A ténylegesen megtett távolságról becslés adható.

E.IV-08 Vízijármű-kilométer

Mértékegység, amely egy tengeri vízi jármű egy kilométerre történő elmozdulását fejezi ki.

A figyelembe veendő távolság a ténylegesen megtett út hossza. Ide tartoznak az üres tengeri szállító eszközök mozgásai is.

E.IV-09 Kereskedelmi hajó kikötői kikötése

Egy kereskedelmi hajó akkor hajt végre kikötői kikötést, amikor lehorgonyoz vagy beáll egy kikötőben, hogy rakományt rakodjon ki vagy rakodjon be, utasokat szállítson ki vagy szállítson be, vagy az utasok kiszállhassanak kirándulás céljából.

Az egyszerű lehorgonyzás, a rakomány vagy az utasok mozgása nélkül, illetve a kikötő átszelése nem tartozik ide.

E.IV-10 Készletfeltöltési célú kikötés

Egy teherszállító vagy utasszállító hajó akkor hajt végre készletfeltöltési kikötést, amikor üzemanyag vagy egyéb készletek felvétele céljából lehorgonyoz vagy beáll egy.

E.IV-11 Egyéb célú kikötések

Teherszállító vagy személyszállító hajó kikötése egy kikötőben, amely nem kikötői és nem készletfeltöltési kikötés.

E.IV-12 Kereskedelmi hajó megérkezése

Bármely kereskedelmi hajó megérkezése, amely kikötői kikötést végez az adatszolgáltató ország területén.

E.IV-13 Kereskedelmi hajó távozása

Bármely kereskedelmi hajó távozása azután, hogy kikötői kikötést hajtott végre az adatszolgáltató ország területén.

E.IV-14 Forgalomból kivont kereskedelmi hajó

Egy kereskedelmi hajó akkor vesztéggel, ha valamely kikötőben tartósan lehorgonyozták munka hiánya miatt.

E.IV-15 A kikötő állama által végzett ellenőrzés

Kereskedelmi hajók vizsgálata a kikötő államának illetékes hatóságai által a szóban forgó hajók tengerre való alkalmasságának ellenőrzése érdekében.

E.IV-16 A kikötő állama általi visszatartás

A tengerre alkalmatlannak talált hajó kikötőben, állami ellenőrzés alatt való visszatartása a kikötő államának hatóságai által.

E.V A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE**E.V-01 Tengeri szállítás**

Áruk és/vagy utasok bármilyen mozgása kereskedelmi hajók igénybevételével, amelyek egészben vagy részben a tengeren történnek.

Ide tartozik a csupán egy kikötőt érintő szállítás is (árúknak a tengeren fekvő létesítményekbe vagy a nyílt tengeren való kirakodásra szállítása, illetve a tengerfenékről való kinyerése és kikötőben való kirakodása) is. A hajók kikötőkben történő feltöltése üzemanyaggal és egyéb készletekkel nem tartozik ide, azonban a nyílt tengeri üzemanyagfeltöltés igen.

Ide tartozik az áruk kereskedelmi hajók által történő szállítása folyami–tengeri viszonylatban. Viszont nem tartozik ide az áruk belvízi szállítóeszközön való szállítása tengeri kikötők és a belvízi kikötők között. (Ezek a belvízi szállítás körébe tartoznak.) Nem tartozik ide áruk mozgatása ugyanazon kikötő különböző medencéi vagy dokkjai között.

E.V-02 Kereskedelmi tengeri szállítás

Kereskedelmi célú tengeri szállítás fizetség (térítés) ellenében vagy a vállalkozás saját számlájára valamely szélesebb gazdasági tevékenység keretében.

E.V-03 Belföldi tengeri szállítás

Tengeri szállítás a nemzeti területen fekvő két kikötő között vagy egy kikötőt érintő tengeri szállítás a nemzeti területen belül.

A tengeri szállítás kontextusában a belföldi szállítást kabotázsnak is nevezik. Belföldi tengeri szállítást egyaránt végezhet az adatszolgáltató országban, vagy valamely más országban lajstromba vett hajó.

E.V-04 Nemzetközi tengeri szállítás

A belföldi tengeri szállítástól különböző tengeri szállítás.

Ide tartozik a nemzetközi, egy kikötőt érintő szállítás is.

E.V-05 Tengeri keresztfuvarozás

Nemzetközi tengeri fuvarozás két ország között, amelyet egy harmadik országban lajstromba vett kereskedelmi hajó végez.

A harmadik ország más, mint a berakodás helye, és más, mint a kirakodás helye.

E.V-06 Rövidjártatú hajózás

Áruk egy viszonylag szűk földrajzi térségben lévő kikötők közötti tengeri fuvarozása.

Ebbe a fuvarozási körbe tartozik a komp- és a gyűjtőforgalom. Európa vonatkozásában a rövidjártatú hajózás áruk tengeri fuvarozása európai kikötők között, illetve európai kikötők és a nem-európai országokban fekvő olyan kikötők között, amelyek az Európát határoló közbezárt tenger partján fekszenek.

E.V-07 Mélytengeri szállítás

Áruk szállítása tengeri úton, ami más, mint a part menti fuvarozás.

E.V-08 Egységtrakományos szállítás

A rakomány intermodális szállítóegységekben való szállítása, például konténerekben vagy mobil (Ro-Ro) egységekben.

A cserélhető konténerben történő szállítás szintén ide tartozik.

E.V-09 Nem egység rakományos szállítás

Az egység rakományos szállításól különböző szállítás.

Ide tartozik az ömlesztett folyékony áru és szárazáru, a faipari termékek és az általános jellegű teherrakomány szállítás.

E.V-10 Árutonna-kilométer

Az áruszállítás teljesítményét kifejező mértékegység, amely egy tonna rakomány egy kilométerre kereskedelmi hajón történő elszállítását fejezi ki.

E.V-11 Rendelkezésre álló árutonna-kilométer

Egy árutonna-kilométer akkor áll rendelkezésre, ha egy kereskedelmi hajóban egy tonna szállítóképesség egy kilométer távolságra hajózik. Az egyes utakra vonatkozóan a rendelkezésre álló árutonna-kilométerek száma egyenlő a hajó szállítóképességének és a kikötők távolságának szorzatával. Ide tartozik az uszályokon végzett szállítás is.

E.V-12 Teljesített árutonna-kilométerek

A teljesített árutonna-kilométereket az egyes megtett útszakaszok teljesített árutonna-kilométereinek összege adja; ezeket a szállított rakomány tonnájának és a kikötők egymástól való távolságának szorzata adja.

E.V-13 Szállítóképesség kihasználtsága

A teljesített árutonna-kilométerek mennyisége a rendelkezésre álló árutonna-kilométerek százalékában kifejezve.

E.V-14 Berakodott árutonnák

Egy kereskedelmi hajón a berakodott rakomány tonnákban kifejezve valamely kikötőbe való megérkezéskor vagy az onnan való távozáskor.

E.V-15 TEU-kilométer

Mértékegység, amely 1 TEU 1 kilométerre történő elszállítását fejezi ki.

E.V-16 Rendelkezésre álló TEU-kilométer

Egy rendelkezésre álló TEU-kilométer a kapacitás 1 TEU-jának 1 kilométerre történő mozgatását jelenti egy konténerszállító hajóban. A rendelkezésre álló TEU-kilométerek száma a hajó TEU szállítóképességének és az összes út kikötőtől kikötőig tartó hosszúságának szorzatával egyenlő.

A hajó TEU-szállítóképessége a hajó megállapított, a hajóosztályozó társaság lajstromában rögzített szállítóképessége.

E.V-17 Teljesített TEU-kilométerek

A teljesített TEU-kilométerek számát úgy kapjuk meg, hogy az összes útra vonatkozóan külön-külön kiszámoljuk a teljesített TEU-kilométereket, ami a szállított TEU mennyiség és a két kikötő távolságának szorzata, majd ezeket összeadjuk.

E.V-18 A TEU kapacitás kihasználtsága

A teljesített TEU-kilométerek mennyisége a rendelkezésre álló TEU-kilométerek százalékában kifejezve.

- E.V-19 Berakodott TEU-mennyiség**
Egy kereskedelmi hajón a berakodott TEU mennyisége valamely kikötőbe való megérkezéskor vagy az onnan való kihajózásakor.
- E.V-20 Tengeri utas**
Bármely személy, aki tengeren utazik egy kereskedelmi hajó fedélzetén.
A kereskedelmi hajók kiszolgáló személyzetéhez tartozó személyek nem tekintendők utasnak. Ugyancsak nem tekintendők utasnak a legénység a hajón utazó, szolgálaton kívüli, viteldíjat nem fizető tagjai, valamint a kisgyermekek.
- E.V-21 Tengeri sétahajó utasa**
Tengeri utas, aki egy tengeri sétahajón tesz tengeri utazást.
Nem tartoznak ide a tengeri sétahajóról rövid kirándulás céljára kiszállt utasok.
- E.V-22 Tengeri utas útja**
Az utas mozgása abból a kikötőből, ahol az utazás megkezdődött, abba a kikötőbe, ahol véget ér. Bizonyos utasok esetében, így például a tengeri sétahajók utasainál, ez ugyanaz a kikötő is lehet.
A figyelembe veendő távolság a ténylegesen beutazott útvonal hossza.
- E.V-23 Utaskilométer**
Mértékegység, amely egy utas egy kilométer távolságra kereskedelmi hajón történő elszállítását fejezi ki.
- E.V-24 Rendelkezésre álló utaskilométer**
Egy utaskilométer akkor áll rendelkezésre, amikor az utaskapacitás egy egysége egy kilométer távolságra hajózik.
*A rendelkezésre álló utaskilométerek számát úgy kapjuk meg, hogy minden egyes útra vonatkozóan kiszámoljuk a hajó engedélyezett utaskapacitása és a kikötőtől kikötőig tartó távolság szorzatát, majd ezeket összeadjuk.
A hajó utasszállító kapacitása a hajó megállapított, a hajóosztályozó társaság lajstromában rögzített szállítókapacitása.*
- E.V-25 Utasok a hajó fedélzetén**
A hajó fedélzetén lévő utasok száma a hajó valamely kikötőbe való megérkezésekor vagy onnan való kihajózásakor.
- E.V-26 Teljesített utaskilométerek**
A teljesített utaskilométer értékét úgy kapjuk meg, hogy minden egyes útra vonatkozóan külön-külön kiszámoljuk az egyes utakon szállított utasok számának és a kikötőtől kikötőig tartó távolság szorzatát, majd ezeket összeadjuk.
- E.V-27 Utasszállító kapacitás kihasználtsága**
A teljesített utaskilométerek mennyisége a rendelkezésre álló utaskilométerek százalékában kifejezve.

E.V-28 Tengeri utas utazásának célja

Az utazásra való vállalkozás indítékai:

- Munka és tanulás (ingázás)
- Üzleti ügy
- Üdülés, nyaralás
- Egyéb (vásárlás, szabadidős program, családi ügyek)

E.V-29 Beszállt tengeri utas

Utas, aki azzal a céllal száll fel valamely tengeri kereskedelmi hajóra, hogy tengeri utat tegyen meg.

Egy kereskedelmi hajóról egy másikra történő átszállás kiszállást követő beszállásnak minősül. Nem tartoznak ide a tengeri sétahajók a tengeri sétahajós kiránduláson részt vevő utasai.

E.V-30 Kiszállt tengeri utas

Utas, aki a tengeri utazás befejeztével leszállt a kereskedelmi hajóról.

Egy kereskedelmi hajóról egy másikra történő átszállás az újrabeszállást megelőző leszállásnak minősül. Nem tartoznak ide a tengeri sétahajók a tengeri sétahajós kiránduláson részt vevő utasai.

E.V-31 Turistahajó utasának kirándulása

A tengeri sétahajó utasának rövid kirándulása valamely, a kikötőhöz kapcsolódó turistalátványosság megtekintése céljából, miközben kabinját fenntartja a fedélzeten.

E.V-32 Tengeri személyszállítási összeköttetés

A tengeri úton szállított utas beszállási és a kiszállási kikötőjének együttese, függetlenül a követett útvonaltól.

Ezek a kikötők nemzetközi osztályozási rendszerek, például az UN-LOCODE kódjával (kódok a kikötők és egyéb helyek számára) ellátott tengeri kikötők (a folyami-tengeri szállítás belvízi kikötőinek kivételével).

Az említett kikötők földrajzi elhelyezkedésük alapján is csoportosíthatók nemzetközi osztályozási rendszerek, például a NUTS (Statistikai Célú Területi Egységek Közösségi Nomenklatúrája - Eurostat) használata révén.

Ahol a beszállási és kiszállási kikötő ugyanaz, nem beszélhetünk tengeri összeköttetésről.

E.V-33 Beszállási kikötő

Az a kikötő, amelyben az utas utazását megkezdte.

Egy kereskedelmi hajóról egy másikra történő átszállás kiszállást követő beszállásnak minősül. Nem tartoznak ide a tengeri sétahajók tengeri sétahajós kiránduláson részt vevő utasai.

E.V-34 Kiszállási kikötő

Az a kikötő, ahol az utas befejezi az utazását.

Egy kereskedelmi hajóról egy másikra történő átszállás az újrabeszállást megelőző leszállásnak minősül. Nem tartoznak ide a tengeri sétahajók a tengeri sétahajós kiránduláson részt vevő utasai.

E.V-35 Tengeren szállított áruk

Kereskedelmi hajók által szállított bármilyen áru.

Ez tartalmazza az összes csomagolást és az olyan felszerelési tárgyakat, mint a konténerek, cserélhető konténerek vagy raklapok. Ide tartoznak a postai küldemények, a vagonokban, teherautókon, pótkocsikban, félpótkocsikban, vagy bárkákban szállított áruk. Ugyanakkor az alábbi tételek nem tartoznak ide: közúti személyszállító járművek vezetővel visszatérő üres kereskedelmi járművek és pótkocsik, hajók üzemanyag és egyéb készletei, a halászhajókban és halfeldolgozó hajókban szállított hal, ugyanazon kikötőn belül a különböző medencék és dokkok között szállított áru.

E.V-36 Az áruk bruttó összsúlya

A szállított áruk teljes súlya, az összes csomagolás és a szállítóeszköz önsúlya (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok, valamint az áruval megrakott és a hajón szállított közúti áruszállító járművek vagy uszályok) önsúlya.

E.V-37 Az áruk bruttó összsúlya

A szállított áruk teljes súlya, beleértve a csomagolást, de a szállítóeszközök (pl. az árukat tartalmazó konténerek, cserélhető konténerek és raklapok, valamint az áruval megrakott és a hajón szállított közúti áruszállító járművek vagy uszályok) önsúlya nélkül.

E.V-38 Önsúly

A szállító egység súlya üresen (pl. az áruk tárolására szolgáló konténerek, cserélhető konténerek és rakodólapok, valamint a közúti áruszállító járművek, vagonok vagy a hajóval szállított áruszállító uszályok).

E.V-39 A szállított áruk fajtái

A rakományokat osztályozhatjuk magának a hajónak a kialakítása szerint, valamint a kikötőkben és a hajón szükséges rakodási felszerelés szerint. A főbb kategóriák a következők.

- Folyékony ömlesztett tömegáru
- Száraz ömlesztett tömegáru
- Konténerek
- Ro-Ro (önjáró)
- Ro-Ro (nem önjáró)
- Egyéb általános rendeltetésű rakomány.

E.V-40 Lo-Lo (Lift-on Lift-off)

A ki- és berakodás a hajó saját rakodógémjeivel/daruival vagy a partra telepített darukkal történik.

- E.V-41 Konténerrakomány**
A konténerrakomány a konténer tengeren szállító hajóra felrakott vagy hajóról lerakott üres vagy áruval rendelkező konténereket jelent.
- E.V-42 Ro-Ro (Roll-on Roll-off)**
A ki- és berakodás a hajó ajtóin/rámpáin keresztül, kerek szállítóeszköz segítségével történik.
Ide tartozik az élő állatok ki- és berakodása is.
- E.V-43 Ro-Ro rakomány**
A Ro-Ro rakomány Ro-Ro egységekbe rakodott, konténerben vagy nem konténerben található, tengeren szállító hajóra felgördített vagy a hajóról legördített árukat jelent..
- E.V-44 A tengeren szállított áruk fajtái**
A tengeren szállított áruk kategóriáinak meghatározásakor az Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúráját (NST, EUROSTAT) vagy az Árucikkek osztályozása az európai szállítási statisztika céljaira című nomenklatúrát (ENSZ–EGB) kell használni.
- E.V-45 Veszélyes áruk**
A veszélyes áruk osztályozása a veszélyes áruk tengeri szállítására vonatkozó nemzetközi kódex (IMDG) által módosított és részletezett, életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS, 1974/) VII. fejezetében foglaltak alapján történik.
- E.V-46 Átrakás hajóról hajóra**
Az áruk kirakodása az egyik kereskedelmi hajóról és berakodása egy másik, azt célba juttató kereskedelmi hajóba. Ide tartozik az az eset is, amikor az áru esetlegesen rövid ideig a partra kerül.
Nem tartozik ide a más szállítási módba való átrakás.
- E.V-47 Berakodott áruk**
Tengeri úton történő továbbítás céljából a kereskedelmi hajón elhelyezett áruk.
Az áruk kirakodása az egyik kereskedelmi hajóról és berakodása egy másikba kirakodás utáni berakodásnak minősül. A berakodott áruk körébe tartoznak a belföldi áruk, a más hajókról átrakott áruk (belföldi és külföldi, a kikötőbe tengeri úton érkező áruk), valamint szárazföldi tranzit áruk (külföldi, a kikötőbe közúton, vasúton vagy belvízi úton érkező áruk).
- E.V-48 Kirakodott áruk**
A kereskedelmi hajóról kirakodott áruk.
Az áruk kirakodása az egyik kereskedelmi hajóról és berakodása egy másikba visszarakodás előtti kirakodásnak minősül. A kirakodott áruk körébe tartoznak a belföldi áruk, a más hajókról átrakott áruk (belföldi és külföldi, a kikötőt tengeri úton elhagyó áruk), valamint szárazföldi tranzit áruk (külföldi, a kikötőt közúton, vasúton vagy belvízi úton elhagyó áruk).

E.V-49 Tengeri áruszállítási összeköttetés

Az áruberakodási és kirakodási kikötő együttese, függetlenül a fuvarozáskor követett útvonaltól.

Ezek a kikötők nemzetközi osztályozási rendszerek, például az UN-LOCODE kódjával (kódok a kikötők és egyéb helyek számára) ellátott tengeri kikötők (a folyami-tengeri szállítás belvízi kikötőinek kivételével).

Az említett kikötők földrajzi elhelyezkedésük alapján is csoportosíthatók nemzetközi osztályozási rendszerek, például a NUTS (Statistikai Célú Területi Egységek Közösségi Nomenklatúrája – Eurostat) használata révén.

E.V-50 Berakodási kikötő

Az a kikötő, amelyben az áruszállítmányt berakodták abba a hajóba, amelyből az adatszolgáltató kikötőben kirakodták.

Áruk átrakása egyik kereskedelmi hajóról egy másikra kirakodás utáni berakodásnak minősül.

E.V-51 Kirakodási kikötő

Az a kikötő, amelyben a hajóra az adatszolgáltatást végző kikötőben berakodott áruszállítmányt kirakodták ugyanarról a hajóról.

Áruk átrakása egyik kereskedelmi hajóról egy másikra újra berakodás előtti kirakodásnak minősül.

E.VI ENERGIAFOGYASZTÁS

E.VI-01 Kereskedelmi hajók energiafogyasztása

A hajók teljes energiafogyasztása.

Ide értendő az üres hajók végső energia forrása is.

E.VI-02 Kőolajtonna-egyenérték (TOE)

Az energiafelhasználás mértékegysége: 1 TOE = 0,041868 TJ.

A Nemzetközi Energiaügynökség által elfogadott átszámítási tényezők a következők:

- Dízelolaj 1,035
- Nehéz tüzelőolaj 0,960.

E.VI-03 Joule

Az energiafogyasztás mértékegysége:

1 terajoule = 10^{12} joule = $2,78 \times 10^5$ kWh)

1 terajoule = 23,88459 TOE.

E.VI-04 Gázolaj (dízelolaj)

A nyersolaj atmoszferikus lepárlásából nyert könnyű gázolaj (dízelolaj).

A gázolaj (dízelolaj) fogalma magában foglalja az atmoszferikus lepárlási maradék ismételt vákuumlepárlásával nyert nehéz gázolajat is. A gázolaj (dízelolaj) 200 és 380°C-on desztillálódik, és a veszteséget is beleértve kevesebb, mint 65 térfogatszázalékkal 250°C-on, és több mint 80 százalékkal 350°C-on. A keveréssel nyert nehézolajokat a gázolajjal azonos csoportba sorolják, feltéve, hogy kinematikus viszkozitásuk nem haladja meg a 25 cST-t 40°C-on.

Fűtőérték: 43,3 TJ/1 000 t.

E.VI-05 Nehéz tüzelőolaj

A desztillációs maradványt alkotó nehézolaj.

Ide tartozik az összes reziduális üzemanyagolaj (ideértve a keveréssel kapottakat is). A nehéz üzemanyagolajok viszkozitása 25 cST felett van 40°C-on. A lobbanási pont mindig 50°C felett van, sűrűségük pedig nagyobb mint 0.90.

F. LÉGI SZÁLLÍTÁS

F.I INFRASTRUKTÚRA**F.I-01 Repülőtér**

Szárazföldön vagy vízben kijelölt terület (beleértve minden épületet, felszerelést és berendezést), amely egészben vagy részben légi járművek érkezésére és indulására, valamint felszíni mozgására szolgál és nyitva áll a kereskedelmi légi szállítási tevékenység végzésére.

A legtöbb repülőtér az ICAO 7910. sz. dokumentumában felsorolt négybetűs ICAO kóddal rendelkezik, míg számos – de nem az összes repülőtér – az IATA által kiosztott kóddal is rendelkezik.

F.I-02 Nemzetközi repülőtér

A terület fölötti fennhatóságot gyakorló állam által nemzetközi belépő és kimenő légi forgalom számára kijelölt bármely repülőtér, ahol a vámkezeléssel, a bevándorlással, a közegészséggel, mezőgazdasági karanténozással kapcsolatos, illetve hasonló eljárások hivatalos formalitásait elvégzik, tekintet nélkül arra, hogy ezeket teljes, vagy részmunkaidőben végzik-e.

F.I-03 Belföldi repülőtér

A nemzetközi forgalom lebonyolítására ki nem jelölt bármely repülőtér.

F.I-04 Repülőtéri terminál

Utások és/vagy teheráru kezelésére szolgáló, önmagában zárt létesítmény.

- Utasforgalmi terminál
A légi utasok kiszolgálására – beleértve az utasok regisztrálását, a poggyászkezelést, a biztonsági ellenőrzéseket, a bevándorlók be- és kiszállását – rendelt létesítményekkel rendelkező repülőtéri épület.
- Áruforgalmi terminál
Kizárólag teherszállítmányok kezelésére szolgáló repülőtéri terminál, beleértve a teheráruk felvételét és kiadását, biztonságos tárolását, biztonsági ellenőrzését és dokumentálását.

F.I-05 Repülőtéri kifutópályák

A légi járművek le- és felszállása céljára kialakított meghatározott négyszögletű terület, amely az alábbi jellemzőkkel rendelkezik:

- Felszállásra rendelkezésre álló távolság
A felszálló repülőgép gurulásához rendelkezésre áll és alkalmas a kifutópálya hossza.
- Leszállásra rendelkezésre álló távolság
A leszálló repülőgép gurulásához rendelkezésre áll és alkalmas a kifutópálya hossza.

F.I-06 Repülőtéri gurulóutak

A repülőtér egyes területeinek összekapcsolása céljából a légi járművek gurulására kijelölt út.

F.I-07 Utasfelvételi létesítmények

- Hagyományos

A légi társaságok alkalmazottai a hagyományos utasfelvételi létesítményben közvetlenül végzik a jegyek kezelését, a poggyászok – beleértve a gyors csomagleadást is – címkézését és a beszállókártyák kiadását.

- Önkiszolgáló bejelentkezés

A bejelentkezést biztosító, valamint az automatikus jegykezelést és beszállókártya kiadást, és egyes esetekben poggyász címké nyomtatást kínáló pultok.

F.I-08 Beszállókapuk

Az utasforgalmi terminál azon része, ahol az utasok a repülőgépbe való beszállás előtt gyülekeznek.

- a) Beszállófolyosók

Kapu, amelyet folyosó köt össze a légi járművel, és amely lehetővé teszi, hogy az utasok anélkül szálljanak be, hogy lemennének a betonra és lépcsőn jutnának fel a fedélzetre.

- b) Egyéb

Beszállófolyosó nélküli beszállókapuk.

F.I-09 Repülőtéri személygépkocsi-parkolók

A repülőtéren biztosított parkolási lehetőségek.

- Rövid ideig tartó parkolás

A megengedett leghosszabb parkolási időtartam kevesebb, mint 24 óra.

- Közepes hosszúságú vagy hosszabb ideig tartó parkolás

A megengedett leghosszabb parkolási időtartam legalább 24 óra.

A távoli parkolók közül csak azokat kell figyelembe venni, ahová repülőtéri autóbuszjáratok járnak.

F.I-10 Intermodális áruszállítási létesítmény

A repülőtéren belüli teherforgalmi terminál, amelynek nem csupán a területén lévő közutakkal van összeköttetése.

F.I-11 Összeköttetés más szállítási módokkal

A repülőtéren belül az alábbi felszíni szállítási módokhoz biztosított szolgáltatások.

a) Nagysebességű vasút

Nagysebességű vasúti szolgáltatások elérhetősége

b) Fővasúti pálya

Hozzáférés a fővasúti szolgáltatásokhoz

c) Metró

Hozzáférés a városi metró és földalatti szolgáltatásokhoz

d) Helyközi autóbusz szolgáltatások

Hozzáférés a gyorsforgalmi és helyközi autóbusz szolgáltatásokhoz

e) Városi autóbusz szolgáltatások

Hozzáférés a városi autóbusz szolgáltatásokhoz

F.II SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK (LÉGI JÁRMŰVEK)

F.II-01 Légi jármű

Bármely szerkezet, amely a légkörben a levegő reakcióiból nyeri a felhajtóerőt, azonban nem a föld felszínébe ütköző levegő reakcióiból.

A léghajók és a légpárna elvet használó járművek (mint a hovercraft) nem tartoznak ide. A légi jármű-típus jelöléseket az ICAO 8643. sz. dokumentuma tartalmazza. Emellett az ICAO és a Kereskedelmi Légi Közlekedési Biztonsági Tanács (CAST) közösen kidolgozták a légi járműveket helyesen azonosító új osztályozási rendszert. A részletek az alábbi weboldalon olvashatók: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

F.II-02 Légiflotta

Az országban egy adott időpontban lajstromba vett légi járművek.

F.II-03 Üzemelő flotta

Az üzemelő flottába beletartozik a kereskedelmi célokra szolgálatban tartott összes légi jármű (beleértve mindazokat is, amelyek súlyos baleset, átállítás, kormányzati intézkedés, pl. a kormány légügyi hatóságainak földre kényszerítő intézkedése következtében ideiglenesen javíthatatlanok).

A kizárólag kiképzésre, távközlésre és magáncélú repülésre használt légi járműveket az üzemelő flottában nem kell figyelembe venni.

F.II-04 A légi járművek kialakítása

a) Utasszállító repülőgép

Utasok és poggyászaik szállítására kialakított légi jármű. Minden rakományát – beleértve a postát is – általában a légi jármű törzsének alsó részében kialakított rakodótérben szállítják.

b) Szállítórepülőgép

Kizárólag teher és/vagy levelek szállítására kialakított légi jármű.

Ezek szállíthatnak továbbá bizonyos rakományfajtákat – pl. élő állatokat – kísérő személyeket is.

c) Vegyes rendeltetésű légi jármű

Utasszállító repülőgép, amely megnövelt lehetőségekkel rendelkezik rakományoknak az utasfedélzeten történő szállítására.

d) Gyorsan átalakítható légi jármű

Olyan repülőgép, amely építése folytán gyorsan átalakítható utasszállítóból teherszállító repülőgéppé és fordítva.

e) Egyéb

Nem kereskedelmi célokra használt légi jármű.

F.II-05 Légi járművek megkülönböztetése a zajszint szerint

- a) Zajbizonyítvánnyal nem rendelkező légi jármű

Olyan légi jármű, amelyet nem vizsgáltak meg a nemzetközi zajelőírások tekintetében.

- b) A II. fejezet előírásainak megfelelő repülőgép

Az ICAO Chicagói Egyezménye 16. függeléke II. fejezetének megfelelő repülőgép

- c) A III. fejezet előírásainak megfelelő repülőgép

Az ICAO Chicagói Egyezménye 16. függeléke III. fejezetének megfelelő repülőgép

- d) A IV. fejezet előírásainak megfelelő repülőgép

Az ICAO Chicagói Egyezménye 16. függeléke IV. fejezetének megfelelő repülőgép

F.II-06 A légi jármű életkora

A légi jármű első nyilvántartásba vétele óta eltelt évek száma.

F.III VÁLLALKOZÁSOK, GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY ÉS FOGLALKOZTATÁS**F.III-01 Vállalkozás**

Intézményi egység vagy intézményi egységek olyan legkisebb társulása, amely magában foglalja, és közvetve vagy közvetlenül irányítja a termelő tevékenysége végzéséhez szükséges valamennyi funkciót.

A vállalkozásnak való minősülés előfeltétele, hogy a vállalkozás egységes tulajdonlás vagy egységes irányítás alatt álljon. Ugyanakkor egy vállalkozás sokféle gazdasági tevékenységet folytathat és területileg szétszórta helyezkedhet el.

F.III-02 Légitársaság (Kereskedelmi légi közlekedési üzemeltető)

A kereskedelmi célból repülőgépeket üzemeltető repülési vállalkozás, amely (i) a nagyközönség számára menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti utas-, posta-, és/vagy teherszállítási szolgáltatásokat nyújt – illetve mindkettőt –, és (ii) erre a tevékenységre rendelkezik a letelepedése szerinti állam polgári repülésügyi hatóságának tanúsítványával.

Az ICAO a szervezet 8585. sz. dokumentumában felsorolt hárombetűs kódokat biztosít, amelyeket a nemzetközi útvonalakat üzemeltető összes légitársaságnak alkalmaznia kell. Az IATA 762. sz. határozatának rendelkezéseivel összhangban az IATA kétbetűs jelölőt alkalmaz a légitársaságokra. A légitársaságok kétbetűs jelölőt használnak a helyfoglalások, kiírások, menetrendek, távközlés, jegykiállítás, rakományok dokumentációja, illetve jogi, díjszabási és/vagy egyéb kereskedelmi/forgalmi célokra. Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

ISIC Rev 4 Draft 51. divízió - Légi szállítás
NACE Rev 2: 51. divízió - Légi szállítás

F.III-03 Repülőter-üzemeltető

Kereskedelmi repülőteret üzemeltető légi szállítási vállalkozás.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

ISIC Rev 4 Draft 5223 - Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás
NACE Rev 2: 52.23 - Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás

F.III-04 Repülésirányítási szolgáltatás üzemeltetője

Repülésirányítási szolgáltatásokat nyújtó légiforgalmi vállalkozás.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

ISIC Rev 4 Draft 5223 - Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás
NACE Rev 2: 52.23 - Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás

F.III-05 Repülőter-i szolgáltató

Vállalkozás, amely olyan repülőter-i szolgáltatásokat nyújt, mint amilyen a légi jármű földi kezelése, üzemanyaggal való feltöltése, karbantartása, szervizelése, illetve olyan utasszolgáltatásokat, mint amilyen az utasok felvétele, a poggyász- és rakománykezelés és az egyéb szolgáltatások.

Tevékenységi kör szerint a következő osztályok jönnek szóba:

ISIC Rev 4 Draft 5223 Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás
 5224 Rakománykezelés
NACE Rev 2: 52.23 Légi szállítást kiegészítő szolgáltatás
 52.24 Rakománykezelés

F.III-06 Értékesítési forgalom

A légi szállítási vállalkozás által a tárgyidőszakban kiszámlázott teljes összeg. Ez megfelel a harmadik félnek átadott áruk és szolgáltatások piaci értékesítésének. A forgalomban benne foglaltatik az „egyéb üzemi nyereség” is, vagyis a koncessziókból, szabadalmakból, védjegyekből és hasonlókból származó bevételek. Az értékesítési forgalom magában foglalja a vállalkozás által kiszámlázott árukra és szolgáltatásokra kirótt valamennyi termékadót és illetéket, kivéve azt az áfát, amelyet az egység vásárlóival szemben közvetlenül érvényesített. Tartalmazza a vevőre terhelt összes egyéb díjat is. Az árcsökkentések és az árengedmények levonandók, de a készpénzfizetési engedmények nem.

A forgalom csupán a rendes tevékenységeket foglalja magában és ebből következően nem tartalmazza az állóeszközök értékesítéséből származó bevételt. A hatóságoktól kapott üzemeltetési támogatást sem kell figyelembe venni.

F.III-07 Fenntartási kiadások – repülőterek

A rögzített infrastruktúra és az alapvető berendezések üzemeltetése révén a repülőtéri szolgáltatások fenntartását szolgáló kiadások.

Ennek példái a futópályák karbantartása, a poggyász- és a rakománykezelő berendezések fenntartása.

F.III-08 Fenntartási kiadások – repülőgépek

A légi járművek és hajtóművek repülésre alkalmas állapotban tartásához szükséges költségek.

Magában foglalja a repülőgépszármány és a hajtóművek rendszeres karbantartását, tekintet nélkül arra, hogy azt házon belül, vagy alvállalkozásba adva végzik-e.

F.III-09 Foglalkoztatottak

A foglalkoztatottak létszáma a vállalkozásnál alkalmazásban állók száma, vagyis a vállalkozásnál dolgozók teljes létszáma (beleértve a dolgozó tulajdonosokat, a vállalkozásban rendszeresen dolgozó partnereket, és a fizetetlen bedolgozó családtagokat is), azokkal a személyekkel együtt, akik a vállalkozáson kívül dolgoznak, de annak munkavállalói, és akiket közvetlenül a vállalkozás fizet (például az üzletkötőket, a kiszállító személyzetet, a karbantartó és javító személyzetet). Magában foglalja a csupán rövid időre távol lévő személyeket is (például betegszabadság, fizetett szabadság vagy egyéb távollét), valamint azokat is, akik sztrájkolnak, azonban azokat nem, akik határozatlan időre vannak távol. Ugyancsak magában foglalja a részmunkaidős munkatársakat, akik ilyeneknek tekinthetők a szóban forgó ország törvényei szerint és akik szerepelnek a fizetési jegyzékben, valamint a szezonális munkásokat, a tanulókat és az otthon foglalkoztatottakat, akik szerepelnek a fizetési jegyzékben.

A foglalkoztatott személyek számába nem tartozik bele a vállalkozás számára más vállalkozások által biztosított munkaerő, azok a személyek, akik a szóban forgó cégnél javítási és fenntartási munkákat végeznek más vállalkozások megbízásából, valamint a kötelező katonai szolgálatukat töltők. Másfelől viszont azokat a személyeket, akik üzleti alapon, hosszú távú szerződés alapján a szóban forgó vállalkozás rendelkezésére állnak (például a demonstrátorok az áruházakban) annak a vállalkozásnak a munkavállalóiként kell számon tartani, ahol dolgoznak, nem pedig azénak, amellyel munkaszerződést kötöttek.

A foglalkoztatottak létszáma megfelel a foglalkoztatottak évi átlagos létszámának

F.III-10 A munkavállalók csoportjai

a) Általános irányítást végzők

Magában foglalja a központi és regionális vezetőket (pl. pénzügyi, jogi, személyügyi stb.) és az igazgatóságot.

A szakmai részlegek (üzemeltetési és forgalmi részleg, repülőgép részleg, repülésirányítás, futópályák és terminálok építése és karbantartása, mentési szolgálat) vezetői nem ebbe a kategóriába tartoznak, hanem az egyes szolgáltatások statisztikájánál vesszük figyelembe őket.

b) Üzemeltetők és forgalombonyolítást végzők

Utastéri és földi személyzet (a pilótafülke személyzete kivételével) és a kapcsolódó központi és regionális irodák. Ide soroljuk az idegenforgalmi, reklám- és a terminálon folyó tevékenységeket.

c) Légi jármű

A pilótafülke személyzete, a karbantartók és a felügyelők és a kapcsolódó központi és regionális irodák.

d) Repülőterek

Repülésirányítók, terminál-, kifutópálya- és egyéb repülőtérilésítmény-építők, karbantartók és felügyelők, földi kezelőszemélyzet, a mentési szolgálatok tagjai.

e) Egyéb műveletek

Utas- és rakományszolgálat, teherszállítmányozási szolgálat stb.

F.IV FORGALOM**F.IV-01 A repülőgépek mozgása**

A repülőgép fel és leszállása a repülőtéren.

A repülőtéri forgalom céljaira egy érkezés és egy indulás két mozgásnak számít. Ide tartozik a kereskedelmi repülőgépek összes mozgása és a nem kereskedelmi repülési műveletek. Nem tartoznak ide az állami légi járatok, az átstartolások, a túlrepülések és a sikertelen rárepülések.

F.IV-02 Kereskedelmi repülőgépek mozgása

Repülőgép térítésért vagy bérben végrehajtott mozgása.

Magában foglalja a kereskedelmi légiszolgáltatási mozgásokat és a kereskedelmi jellegű általános repülési műveleteket.

F.IV-03 Repülőgép indulása

A repülőgép felszállása.

F.IV-04 Repülőgép érkezése

A repülőgép leszállása.

F.IV-05 Fizető leszállás

Forgalmi okból – fizetett rakomány felvétele és/vagy lerakása – céljából végzett leszállás.

F.IV-06 Nem fizető leszállás

A fizető leszállástól különböző leszállás.

Ezek közé a leszállások közé tartoznak az áttelepítések, a gyakorló repülések és a műszaki okból végzett leszállások.

F.IV-07 Átirányítás

Amikor a repülőgép, vagy a rendeltetési repülőtér üzemeltetési vagy műszaki problémái miatt repülőgép nem a repülési tervben meghatározott repülőtéren száll le.

Az átirányításra sor kerülhet még a légi utas nem megfelelő viselkedése, a repülőgép műszaki problémái, a rendeltetési repülőtér rossz időjárási körülményei, vagy az ott történt balesetek, vagy más rendkívüli események miatt is.

F.IV-08 Repülőtérpár

A repülőtérpár két olyan repülőtérként határozható meg, amelyek között az utazásra az utasjegy vagy a jegy egy része jogosít fel, vagy amelyek között a teherszállítás és a postai forgalom szállítási okmány (légi fuvarlevél vagy zárlat átadójegyzék) vagy annak egy része alapján történik.

- F.IV-09 Repülőtér és repülőtér közötti távolság**
Statistikai célokra a repülőtér és repülőtér közötti távolság a két repülőtér főkörének távolságát jelenti kilométerben.
A mérés alapjául a repülőtér koordinátái és egy főkörszámítási képlet szolgál.
- F.IV-10 Várospár – Járaton belüli indulási/érkezési helyek (OFOD)**
Két város, amely között az utazásra az utasjegy vagy a jegy egy része jogosít fel, vagy amelyek között a teherszállítási és a postai forgalom szállítási okmány (légi fuvarlevél vagy zárlat átadójegyzék) vagy annak egy része alapján történik.
A hétköznapi használatban a várospárt alkalmanként a repülőtérpárral csereszabatosan használják.
- F.IV-11 Járatszakasz**
A repülőgép üzemeltetése felszállástól a legközelebbi leszállásig.
A műszaki okból végzett leszállást nem kell figyelembe venni.
- F.IV-12 Belföldi járatszakasz**
Az állam saját határain belüli pontok között berepült bármely járatszakasz.
Egy állam és a hozzá tartozó területek közötti járatszakaszokat, illetve bármely két ilyen terület közötti járatszakaszt belföldinek kell minősíteni.
- F.IV-13 Nemzetközi járatszakasz**
Járatszakasz, amelyben a felszállás egy országban, míg a következő leszállás már egy másik országban történik.
- F.IV-14 Repülés**
A repülőgép üzemeltetése egy vagy több járatszakaszon, a légitársaság által megadott egyedi járatszám használatával
- F.IV-15 Belföldi légi járat**
Kizárólag belföldi járatszakaszokból álló és ugyanazzal a járatszámmal jelölt repülőút.
- F.IV-16 Nemzetközi légi járat**
Egy vagy több nemzetközi járatszakasszal rendelkező légi járat, amelynek minden járatszakasza ugyanazt a járatszámot viseli.
- F.IV-17 Kereskedelmi légi járat**
Ellenérték fejében vagy bérben utasok és/vagy áruk és postai küldemények közcélú szállítását végző légi járat.
- F.IV-18 Kereskedelmi légi szolgáltatás**
Ellenérték fejében és bérben utasok és/vagy áruk és postai küldemények közcélú szállítását végző légi járat.
A légi szolgáltatás lehet menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti.

F.IV-19 Menetrend szerinti légi szolgáltatás

A kereskedelmi légi járatok közzétett menetrend szerint vagy olyan rendszeres gyakorisággal közlekednek, hogy az könnyen felismerhető, szisztematikus járatsorozatot képez.

Ide értendők a menetrend szerinti légi járatok túlterhelése miatt beiktatott extra szakaszjáratok is.

F.IV-20 Nem menetrend szerinti légi szolgáltatás

A menetrend szerinti légi szolgáltatástól különböző légi szolgáltatás.

F.IV-21 Utasszállító légi járat

Menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti légi szolgáltatás, amely egy vagy több utast ellenérték fejében szállít, valamint a közzétett menetrendben az utasok számára nyitottként felsorolt bármely légi járat

Egyaránt beletartoznak az ellenérték fejében utasokat, árut vagy postai küldeményeket szállító járatok.

F.IV-22 Csak árut és postai küldeményeket szállító légi járatok

Menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti légi járat ellenérték fejében rakományt — a fizető utasok kivételével -, azaz árut és postai küldeményeket szállító légi járművel.

Az ellenérték fejében egy vagy több utast szállító légi járatok, valamint a közzétett menetrendben az utasok számára nyitottként felsorolt bármely légi járat kivételével. A légi rakományt és a postai küldeményeket gyakorta légi teherárúként említik.

F.IV-23 Általános repülési műveletek – kereskedelmi

Az összes menetrend szerinti és a térítésért vagy bérben végzett nem menetrendszerinti légi szállítási művelettől különböző kereskedelmi polgári repülési művelet. Az általános kereskedelmi repülési műveletek fő kategóriái az alábbiak:

- a) Légitaxi
- b) Fényképezés
- c) Kirándulórepülések
- d) Reklám
- e) Mezőgazdasági/permetezés
- f) Orvosi/légi mentő utak
- g) Egyéb kereskedelmi célú repülés

F.IV-24 Általános repülési műveletek – nem kereskedelmi

Az összes menetrend szerinti és a térítésért vagy bérben végzett nem menetrendszerinti légi szállítási művelettől különböző nem kereskedelmi polgári repülési művelet. Az általános nem kereskedelmi repülési műveletek fő kategóriái az alábbiak:

a) Állami légi járat

Az állam katonai, vámügyi, rendőrségi vagy más bűnüldöző szervei légi járművel végrehajtott bármely repülőútja.

Az állami hatóságok által „állami légi járatnak” nyilvánított minden légi járat.

b) Oktatórepülés

c) Magáncélú repülés

d) Üzleti célú repülés

e) Ejtőernyőzés és vitorlázórepülőgép-vontatás

f) Műszaki okból végzett leszállás

g) Próbarepülés

A légi jármű üzemi forgalomba helyezését megelőzően ellenőrzés céljából elvégzett nem kereskedelmi repülés

h) Áttelepítés

Nem kereskedelmi repülés a légi járműnek a menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti járat vagy szolgáltatás céljára történő áttelepítésére.

i) Egyéb nem kereskedelmi célú repülés

F.IV-25 Járatszám (légi jármű)

A járatszám a légiközlekedési üzemeltetője által a járatokhoz rendelt és közzétett kezdő járatszám. Az adott légi járat igénybevétele során az utasok a légi járművel különböző járatszámok alatt utazhatnak. Ebben az esetben csak a járat aktív járatszámának ismerete fontos.

F.IV-26 Közös kód használata

Egy üzemeltető járatszámának más üzemeltető által biztosított szolgáltatások/járatok céljára történő használata.

Statisztikai célból a forgalmat ahhoz az üzemeltetőhöz rendelik, amelynek a járatszámát a repülésirányítás használja.

F.IV-27 Blokkidőtől blokkidőig tartó időtartam

A légi járműnek a kiindulási pontról való kezdeti elmozdulásától az érkezési ponton való teljes megállásáig mért összes idő órában és percben.

F.IV-28 Repült órák

A repült óra akkor tekinthető teljesítettnek, amikor a légi jármű egy órát üzemelt. A repült órák számát blokkidőtől blokkidőig mérik.

F.IV-29 A légi jármű napi átlagos kihasználása – fizetett repült óra

Egy adott időszak összes fizetett repült órája (menetrend szerinti, illetve charterjáratok) légi járműfajtánként (blokkidőtől blokkidőig), osztva a rendelkezésre álló repülőgép napokkal. „A rendelkezésre álló repülőgép napok” azoknak a napoknak az összege, amelyekre a szóban forgó időszakban az egyes légi járművek rendelkezésre állnak. Az alábbi napok nem számíthatók a rendelkezésre álló napok közé:

- a) A megvásárlás és a tényleges szolgálatba állítás között eltelt napok
- b) A kivonást megelőző utolsó fizetett járata után eltelt napok
- c) A súlyos baleset vagy átalakítás következtében szolgálaton kívül töltött napok
- d) Azoknak a napoknak a száma, amíg a légi jármű mások birtokában van, vagy a kormány szabályozó hivatalainak földrekényszerítő intézkedése folytán nem áll rendelkezésre.

Az összes többi napot „rendelkezésre állási napnak” kell tekinteni, beleértve a karbantartáshoz és a felújításhoz szükséges napokat is.

F.IV-30 Teljesített repülőgép-kilométer

A repülőgép-kilométerek egyenlők a termékek összegével, amelyet az egyes járatszakaszokon teljesített repüléseknek a repülőterek közötti távolságokkal való megszorzásával nyernek.

F.IV-31 Rendelkezésre álló utasülések

A repülőtérpárok között járatszakaszt üzemeltető repülőgépen értékesítésre rendelkezésre álló utasülések teljes mennyisége.

Beletartoznak a valamely járatszakaszon már értékesített helyek, vagyis azok, amelyeket közvetlen tranzitutasok foglalnak el.

Nem tartoznak bele a megengedett legnagyobb összsúlyra vonatkozó korlátozások miatt utasok szállítására ténylegesen igénybe nem vehető helyek.

F.IV-32 Rendelkezésre álló ülőhely-kilométer

Mértékegység, amely az utasszállító légi járművön rendelkezésre álló egy ülőhely mozgását méri, miközben a jármű rendeltetészerű szolgálata teljesítése során egy kilométer távot tesz meg.

A ténylegesen megtett távolságot kell tekintetbe venni. A tolatást és ahhoz hasonló mozgásokat figyelmen kívül kell hagyni.

F.IV-33 Rendelkezésre álló árutonna-kilométer

Mértékegység, amely a repülőgép egy tonnás hasznos terhének a rendeltetészerű szolgálat teljesítése során megtett egy kilométernyi elmozdulását jelenti.

A ténylegesen megtett távolságot kell tekintetbe venni.

F.V A SZÁLLÍTÁS MÉRÉSE**F.V-01 Légi szállítás**

Az áruk és/vagy utasok légi járművel történő mozgatása.

F.V-02 Kereskedelmi légi szállítás

Az áruk és/vagy utasok kereskedelmi légi járművel történő mozgatása.

F.V-03 Belföldi légi szállítás

Légi szállítás belföldi légi járaton.

F.V-04 Nemzetközi légi szállítás

Légi szállítás nemzetközi légi járaton.

F.V-05 Járaton belüli indulási/érkezési helyek (OFOD)

Kereskedelmi légi járaton bonyolódó, egyedi járatszámmal azonosított forgalom, amit elosztanak az adott járat beszállási és kiszállási pontjainak megfelelő repülőtérpárokkal.

Utasok, rakomány vagy posta esetében, amennyiben nem ismert a beszállási repülőtér, a légi jármű származását kell beszállási pontnak tekinteni. Hasonlóképpen, amennyiben a kiszállási repülőtér nem ismert, a légi jármű rendeltetési helyét kell kiszállási helynek tekinteni.

F.V-06 Légi utas

A pilótafülkében és az utastérbe szolgálatot teljesítők kivételével bárki, aki légi járművel utazik.

A kisgyermek is közéjük értendő.

F.V-07 Fizető légi utas

Az a kereskedelmi utas, akinek a szállítása fejében a légi üzemeltető kereskedelmi ellenszolgáltatásban részül.

A meghatározás kiterjed például (i) a nyilvánosan közzétett akciós feltételekkel utazók (például „egyét fizet, kettőt kap”) vagy a törzsutasok (a repülési pontjaik beváltása fejében); (ii) az elutasított beszállásért kárpótlásban részesített utasok; (iii) a vállalati kedvezményekkel utazók; (iv) a kedvezményes díjszabásban részesülő utazók (kormányzati tisztviselők, tengerészek, katonák, iskolások, stb.).

Ebbe a meghatározásban nem tartoznak bele például (i) az ingyenesen utazók; (ii) a kizárólag a légi szállító vállalatok alkalmazottai vagy képviselői, vagy a kizárólag a vállalat üzleti utazói számára elérhető díjszabással vagy kedvezménnyel utazók; (iii) a helyet igénybe nem vevő gyermekek.

F.V-08 Nem fizető légi utas

A fizető utastól különböző utas.

F.V-09 Szállított légi utas

Egy adott légi járat (amelynek egy járatszáma van) a szóban forgó járat egyszer és az egyes járatszakaszok ismételt számba nem vett összes utasa.

Az összes fizető és nem fizető utas, akiknek az utazása az adatszolgáltató repülőtéren kezdődik, vagy fejeződik be és a járatot az adatszolgáltató repülőtéren elhagyó tranzitutasok. Nem tartoznak ide a közvetlen tranzitutasok.

F.V-10 Az utazásukat befejező utasok

Azok az utasok, akik a kijelölt repülőtéren kezdik meg vagy fejezik be az utazásukat.

F.V-11 Közvetlen tranzitutasok

Azok az utasok, akik rövid megálló után ugyanazzal a légi járművel folytatják útjukat egy olyan járaton, amelynek járatszáma azonos annak a járatnak a számával, amellyel megérkeznek. Közvetlen tranzitutasnak számítanak azok az utasok, akik műszaki hiba miatt váltanak légi járművet, de ugyanazzal a számú járatral utaznak tovább.

Egyes közbelső leszállással üzemelő járatokon a járatszám megváltozik egy repülőtéren, hogy jelezze a bejövő és a kimenő járat közötti különbséget. Ha az ilyen közbelső rendeltetési helyre tartó utasok e körülmények között ugyanazon a légi járművön folytatják útjukat, közvetlen tranzitutasnak számítanak.

F.V-12 Transzfer-, vagy közvetett tranzitutasok

Azok az utasok, akik az érkezést követő 24 órán belül egy másik légi járművel, vagy ugyanazon a légi járművel, de egy különböző számú járatral továbbindulnak. Ezeket az utasokat kétszer veszik figyelembe: egyszer érkezéskor és egyszer pedig induláskor.

Egyes közbelső leszállással üzemelő járatokon a járatszám megváltozik egy repülőtéren, hogy jelezze a bejövő és a kimenő járat közötti különbséget. Ha az ilyen közbelső rendeltetési helyre tartó utasok ugyanazon a légi járművön folytatják útjukat, azon a repülőtéren, ahol a járat száma megváltozott, nem vehetők figyelembe transzfer-, vagy közvetlen tranzitutasokként.

F.V-13 Terminálutasok

Az utazásukat befejező, vagy transzferutasok összesen.

F.V-14 A fedélzeten tartózkodó légi utasok

Az adatszolgáltató repülőtéren leszálló, vagy az adatszolgáltató repülőtérről felszálló légi jármű fedélzetén tartózkodó összes utas.

Az adott járatszakaszon a légi jármű fedélzetén tartózkodó összes fizető és nem fizető utas. Közéjük tartoznak a közvetlen tranzitutasok.

F.V-15 Utaskilométer

Az utaskilométer akkor teljesül, amikor az utast egy kilométerre elszállították.

F.V-16 Utasterhelési tényező

A rendelkezésre álló ülés kilométerek az utaskilométerek százalékában kifejezve.

F.V-17 A járatszakaszonként teljesített utaskilométerek

A teljesített utaskilométer értékét úgy kapjuk meg, hogy minden egyes járatszakaszra vonatkozóan külön-külön kiszámoljuk az egyes utakon szállított utasok számának és a repülőtértől repülőtérig tartó távolságnak a szorzatát, majd ezeket összeadjuk.

F.V-18 Járaton belüli indulási/érkezési repülőtérként teljesített utaskilométerek

A két repülőtér, mint indulási és végső érkezési hely között elszállított utasok számának és a repülőtér és repülőtér közötti távolságnak a szorzata.

F.V-19 Teljesített utastonna-kilométerek

A teljesített utaskilométerek és az egyes utasok súlyának (beleértve a díjmentes és túlsúlyos poggyászaikat is) szorzata.

Valamennyi légitársasági üzemeltető használhatja saját belső személymérlegeit vagy a 100 kg-os normát (beleértve a poggyászt).

F.V-20 Poggyász

Az utasok és a legénység az üzemeltető beleegyezésével a légi jármű fedélzetére berakodott vagy ott szállított személyes tulajdona.

F.V-21 Rakomány

A légi járművön szállított, a postától, a készletektől és a poggyásztól különböző tulajdon.

Statisztikai szempontból a rakományba beletartozik a gyorsáru, a csomagok és a diplomáciai csomagok, de nem tartozik bele az utasok poggyásza. A légi fuvarlevélhez között fuvarozási műveleteket ki kell zárni.

F.V-22 Az áruk bruttó összsúlya

A szállított áruk, az összes csomagolás és a szállító eszköz (pl. a légikonténer) teljes súlya.

F.V-23 Az áruk bruttó súlya

A szállított áruk teljes súlya, beleértve a csomagolást is, kivéve a szállító eszköz (pl. a légikonténer) önsúlyát.

F.V-24 Önsúly

A szállító eszköz (pl. a légikonténer) súlya, a teherrel való megtöltése előtt.

F.V-25 Berakodott vagy kirakodott rakomány

A repülőgépbe berakodott vagy onnan kirakodott rakomány.

A közvetlen tranzitáru nem tartozik ide.

F.V-26 A fedélzeten szállított rakomány

Repülőtérre való leszállás, illetve repülőtérről való felszállás során a repülőgép fedélzetén lévő összes rakomány.

Beletartozik a közvetlen tranzitáru, amit a leszálláskor és a felszálláskor egyaránt figyelembe vesznek.

F.V-27 A járatszakaszonként teljesített árutonna-kilométer

Egy tonnakilométer az ellenszolgáltatás fejében egy kilométerre elszállított egy metrikus tonna rakománynak felel meg. A teljesített árutonna-kilométert úgy számítják ki, hogy a járatszakaszon ellenszolgáltatás fejében elszállított rakomány tonnáinak számát megszorozzák a repülőterek közötti távolsággal.

- F.V-28 Járaton belüli indulási/érkezési repülőterenként teljesített árutonna-kilométerek**
Egy tonnakilométer az ellenszolgáltatás fejében egy kilométerre elszállított egy metrikus tonna rakománynak felel meg. A teljesített árutonna-kilométert úgy számítják ki, hogy a járatszakaszon ellenszolgáltatás fejében elszállított rakomány tonnáinak számát megszorozzák az indulási és végső érkezési két repülőtér közötti távolsággal.
- F.V-29 Posta**
A légi járművön szállított, valamely postaigazgatás által feladott és másik postaigazgatás számára továbbítandó levélpostai küldeményeket és egyéb tárgyakat tartalmazó zárlatok.
A gyorsárúk és az expresszcsomagok nem tartoznak ide.
- F.V-30 Berakodott és kirakodott levélpostai küldemények**
A repülőgépre berakodott vagy onnan kirakodott levélpostai küldemények.
A közvetlen tranzit postai küldemény nem tartozik ide.
- F.V-31 A fedélzeten szállított levélpostai küldemények**
Az egyes járatszakaszok során a fedélzeten szállított levélpostai küldemények, beleértve berakodott leveleket és a közvetlen tranzit postai küldeményeket.
- F.V-32 Diplomáciai csomag**
A kormányok által hivatalos levelek és küldemények továbbítására használt futárcsomag.
- F.V-33 A járatszakaszonként teljesített levélpostai tonnakilométerek**
Egy tonnakilométer az ellenszolgáltatás fejében egy kilométerre elszállított egy metrikus tonna levélpostai küldeménynek felel meg. A teljesített levélpostai tonnakilométert úgy számítják ki, hogy az ellenszolgáltatás fejében elszállított rakomány tonnáinak számát megszorozzák a repülőterek közötti távolsággal.
- F.V-34 Járaton belüli indulási/érkezési repülőterenként teljesített levélpostai tonna-kilométerek**
Egy tonnakilométer az ellenszolgáltatás fejében egy kilométerre elszállított egy metrikus tonna levélpostai küldeménynek felel meg. A teljesített tonnakilométereket úgy számítják ki, hogy a járatszakaszon ellenszolgáltatás fejében elszállított levélpostai küldemények tonnáinak számát megszorozzák az indulási és végső érkezési két repülőtér közötti távolsággal.
- F.V-35 Összes rakomány/levélpostai küldemény**
A berakodott, illetve kirakodott összes rakomány és levélpostai küldemény összeg az adatszolgáltató repülőtéren. A légi fuvarlevélhez között fuvarozási műveleteket ki kell zárni.
A szállítmányra és a postára együttesen időnként a „rakomány” kifejezés is használatos.
- F.V-36 A légi úton szállított áruk fajtái**
A szállított áruk az áruk fajtája szerint is osztályozhatók.
Az osztályozási rendszerek példái: az NST 2007 (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája) nomenklatúra, mely felváltja a CSTE (Árucikkek osztályozása az európai szállítási statisztika céljaira – ENSZ EGB) és az NST/R (Áruk szállításstatisztika céljára egységesített nomenklatúrája/átdolgozott változat – EUROSTAT) nomenklatúrákat.

F.V-37 Veszélyes áruk

A légi úton továbbított veszélyes áruk osztályait a Veszélyes áruk szállítására vonatkozó ENSZ-ajánlások (Egyesült Nemzetek, Genf, 2007) tizenötödik átdolgozott kiadása határozza meg.

- 1. osztály: Robbanóanyagok
- 2. osztály: Gázok
- 3. osztály: Gyúlékony folyadékok
- 4. osztály: Gyúlékony szilárd anyagok; öngyulladásra hajlamos anyagok; vízzel érintkezve gyúlékony gázok kibocsátására hajlamos anyagok.
- 5. osztály: Oxidáló anyagok és szerves peroxidok
- 6. osztály: Mérgező és fertőző anyagok
- 7. osztály: Radioaktív anyag
- 8. osztály: Maró anyagok
- 9. osztály: Más veszélyes anyagok és árucikkek

F.V-38 A szállított hasznos teher

A légi járművön ellenszolgáltatás fejében szállított utasok, poggyász, rakomány és a levélpostai küldemények metrikus tonnában számolva.

F.V-39 Ellenszolgáltatás fejében teljesített tonnakilométer

Egy tonnakilométer az ellenszolgáltatás fejében egy kilométerre elszállított egy metrikus tonna tehernek felel meg. A teljesített tonnakilométer egyenlő azon szorzatösszegekkel, amit úgy számítanak ki, hogy az ellenszolgáltatás fejében elszállított rakomány-kategóriák tonnáinak számát megszorozzák a repülőterek közötti távolsággal.

F.V-40 Súlyterhelési tényező

Az ellenszolgáltatás fejében teljesített árutonna-kilométerek mennyisége a rendelkezésre álló árutonna-kilométerek százalékában kifejezve.

F.VI ENERGIAFOGYASZTÁS**F.VI-01 A légi szállítás energiafogyasztása**

A légi jármű által a meghajtáshoz, az áramellátáshoz és a fűtéshez felhasznált összes energia.

F.VI-02 Kőolajtonna-egyenérték (TOE)

Az energiafogyasztás mértékegysége: 1 TOE = 0,041868 TJ.

A Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) által elfogadott átszámítási tényezők a kerozin esetében:

- Kerozin 1,045.

F.VI-03 Joule

Az energiafogyasztás mértékegysége:

1 terajoule = 10^{12} joule = $2,78 \times 10^5$ kWh)

1 terajoule = 23,88459 TOE.

F.VII LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESETEK**F.VII-01 Baleset**

Légi jármű üzemeltetésével kapcsolatban előforduló eset, amely az alatt az időtartam alatt következik be, ami akkor kezdődik, amikor valaki repülési szándékkal beszállt a légi járműbe, és addig tart, amíg ki nem szállt, és amelynek során az alábbiak fordulnak elő:

a) Valaki végzetes vagy súlyos sérülést szenved

Amennyiben ez a légi járműben való tartózkodás vagy a légi jármű részeivel való közvetlen érintkezés eredménye – beleértve a légi járműről levált részeket vagy a sugárhajtómű kiáramló levegősugarának való közvetlen kitétséget –, kivéve amikor a sérülés önmagától ered vagy mások okozták, vagy amikor a sérüléseket a normális körülmények között az utasok és a legénység számára rendelkezésre álló tereken kívül rejtőző potyautasok okozták.

b) A légi jármű megsérül vagy szerkezetiileg meghibásodik

Amennyiben ez káros hatású a légi jármű szerkezetének szilárdságára, teljesítményére vagy repülési jellemzőire és normális körülmények között nagyjavítást vagy az érintett elem cseréjét igényli, kivéve a hajtómű meghibásodását vagy károsodását. Amennyiben a károsodás a hajtóműre, annak burkolatára vagy alkatrészeire korlátozódik, vagy a légcsavarokra, a szárnyvégekre, antennákra, kerekekre, fékekre, áramvonalidomokra, vagy a légi jármű burkolatán keletkező horpadásokra vagy kilyukadásokra korlátozódik.

c) A légi jármű eltűnt vagy teljesen elérhetetlen

A légi járművet eltűntnek kell tekinteni, ha a hivatalos keresést befejezték és a roncsokat nem találták meg.

F.VII-02 Esemény

A balesettől különböző eset, amely a légi jármű működésével függ össze és kihat, vagy kihat az üzembiztonságra.

F.VII-03 Súlyos esemény

Olyan esemény, amelynek körülményei arra utalnak, hogy majdnem baleset történt.

A baleset és a súlyos esemény közötti különbség csupán az eredményben mutatkozik meg. A súlyos események példái az ICAO „Légijármű-balesetek kivizsgálási kézikönyvében” találhatóak.

F.VII-04 Végzetes kimenetelű sérülés

A baleset időpontjától számított harminc napon belül halállal végződő sérülés végzetes kimenetelű sérülésnek minősül.

F.VII-05 Nem végzetes kimenetelű sérülés

A végzetes kimenetelű sérüléstől különböző sérülés, amelyet a személy a baleset során szenvedett el.

F.VII-06 Súlyos sérülés

A baleset során elszenvedett nem végzetes kimenetelű személyi sérülés, amely:

- a) A sérülést követően legkésőbb hét napon belül megkezdett, 48 óránál hosszabb idejű kórházi ápolást igényel; vagy
- b) Bármely csont törését eredményezi (a kéz vagy láb ujjai, vagy az orr egyszerű törése kivételével); vagy
- c) Olyan zúzódásokkal jár, amelyek következtében heveny vérzés, ideg-, izom- vagy ínsérülés lép fel; vagy
- d) Bármely belső szerv sérülésével jár; vagy
- e) Másod- vagy harmadfokú égésekkel, vagy a testfelület több mint 5 százalékára kiterjedő égésekkel jár, vagy
- f) Igazoltan a fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak való kitettséggel jár.

F.VII-07 Könnyű sérülés

A súlyos sérüléstől különböző sérülés, amelyet a személy a baleset során szenvedett el.

F.VII-08 A bekövetkezés helye szerint állam

Azon a nemzeti területen található állam, ahol a baleset vagy esemény bekövetkezett.

F.VII-09 Az üzemeltető állam

Az az állam, ahol az üzemeltető székhelye található, vagy ha ilyen nincs, az üzemeltető állandó tartózkodási helye.

F.VII-10 A lajstromozás szerint állam

Az az állam, ahol a légi járművet lajstromba vették.

F.VII-11 Belföldi baleset

Az állam saját területén (belföldön) bekövetkező baleset.

F.VII-12 Baleset a belföldön lajstromba vett légi járművön

Az állam belföldi légi jármű lajstromába felvett légi járművet érintő baleset.

G. KOMBINÁLT ÁRUSZÁLLÍTÁS

G.I BEVEZETÉS**G.I-01 Intermodális áruszállítás**

Áruk multimodális szállítása ugyanabban az intermodális szállítóeszközben több fuvarozási ág szolgáltatásainak egymás utáni igénybevételével, anélkül, hogy a szállítási módok váltása során az árukat átraknák.

Az intermodális szállítóeszköz lehet konténer, cserélhető konténer, illetve közúti, vasúti vagy vízi jármű.

Az üres konténerek, cserélhető konténerek, illetve üres áruszállító közúti járművek/pótkocsik visszafelé történő útja nem képezi az intermodális szállítás részét, mivel ilyenkor nem kerül sor áruk mozgására. Ezek a mozgások viszont kapcsolódnak az intermodális szállításhoz, és kívánatos lenne, ha az üresen történő mozgásokról az intermodális szállítással együtt gyűjtenének adatokat.

G.I-02 Multimodális áruszállítás

Áruk szállítása legalább két eltérő szállítási mód alkalmazásával.

A kombinált szállítás a multimodális fuvarozás egy sajátos fajtája.

A nemzetközi multimodális szállítás gyakran a multimodális szállítás egészét szabályozó szerződésen alapul.

G.I-03 Kombinált áruszállítás

„Az áruk olyan kombinált szállítása, ahol az út nagyobb részét vasúton, belvízen vagy tengeren tették meg, és az esetlegesen meglévő kezdeti és/vagy közúton megtett végső útszakasz hossza a lehető legrövidebb”.

A 92/106 EK irányelv értelmében a közúti távolság legfeljebb 100 km lehet (légvonalban) közúti–vasúti szállítás esetében és legfeljebb 150 km közúti–belvízi vagy tengeri szállítás esetében.

G.I-04 Két szállítási mód egyidejű használata (aktív mód)/(passzív mód)

Intermodális áruszállítás, amelynek során az áru célbajuttatása két szállítási mód együttes alkalmazása révén valósul meg, amikor is az egyik, a passzív szállítási eszközt egy másik, az aktív eszköz szállítja, amelyik biztosítja a szükséges meghajtóerőt, miközben energiát fogyaszt, pl.: vasúti–közúti szállítás, tengeri–közúti, tengeri–vasúti szállítás.

A piggyback szállítás a közúti/vasúti kombinált szállítás szinonimája.

G.I-05 Piggyback szállítás

Közúti járművek vasúti szállítása.

A kifejezést eredetileg félpótkocsik vasúton történő szállítására alkalmazták, de most már általánosan használják a közúti járművek szállítására.

G.I-06 RoLa

Közúti járművek egészének szállítása rendszerint teljes egészében alacsony padlózatú vonatokon, Ro-Ro technikák alkalmazásával.

RoLa szállításra példa a pótkocsik az Eurotunnelen keresztül történő szállítása.

G.I-07 Gépkocsivezetővel kísért közúti áruszállító gépjármű szállítása

Gépkocsivezető által kísért teljes közúti áruszállító járműszerelvény továbbítása más szállítási mód segítségével (például tengeri vagy vasúti úton).

G.I-08 Közúti áruszállító gépjármű szállítása kísérelő gépkocsivezető nélkül

Kísérelő gépkocsivezető nélküli teljes közúti áruszállító gépjárművek továbbítása más szállítási mód segítségével (például tengeri vagy vasúti úton).

G.I-09 Szállítási mód

Az áruk és utasok fuvarozására használt szállítási mód.

A statisztikai adatszolgáltatás céljára a szállítási módok alábbi besorolását kel használni.

- a) Nem ismert szállítási mód
- b) Vasút
- c) Közút
- d) Belvízi utak
- e) Tengeri
- f) Csővezetékek
- g) Légi

Az osztályozás kizárólag az aktív szállítási módra vonatkozhat, vagy az aktív és a passzív szállítási módra egyaránt. Az utóbbi esetben csak két számjegyű kód használható: az első az aktív módot, a második a passzív módot jelöli.

G.I-10 Szállítási lánc

Az áruk származási helyüktől a rendeltetési helyükig történő eljuttatása során használt szállítási módok egymásutániséga. A lánc mentén egy vagy több átrakodásra kerülhet sor.

Az áruknak nem feltétlenül kell ugyanabban a rakományegységben maradniuk a teljes szállítási lánc során. Az út során sor kerülhet az intermodális szállítási egység teletöltésére és megbontására.

G.I-11 Intermodális szállítási terminál

Intermodális szállítási egységek (ITU) szállítási módok közötti átrakodásához és tárolásához felszerelt hely.

A „csillagpontos” rendszer szerint az összegyűjtés központosítva (kerékagy), a szétosztás pedig különböző irányokban (küllő) történik. A kerékagy az áruknak az adott régióban történő összegyűjtésének, szétválogatásának, átrakodásának és szétosztásának a középpontja.

G.II ESZKÖZÖK**G.II-01 Rakományegység**

Konténer, cseredoboz (cserélhető konténer).

A tengeri szállításban használt „pőrekocsik” (lásd alább a G.II-09. alatt) a konténerek speciális fajtáiként szerepelnek.

G.II-02 Intermodális szállítóegységek (ITU)

Intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti áruszállító gépjármű.

G.II-03 Konténer

Speciális áruszállító doboz, amely megfelelően szilárd és egymásra halmozható, valamint vízszintes és függőleges irányban rakodható. A konténer hivatalos technikai meghatározása:

Szállítási eszköz, amely

- a) Tartós kivitelű és a folyamatosan ismétlődő használathoz megfelelő mértékben szilárd szerkezetű;
- b) Kifejezetten egy vagy több szállítási mód igénybevételével az áruk közbeeső átrakásának szükségessége nélküli szállításnak a lehetővé tétele céljából készült;
- c) Azonnali kezelhetőséget biztosító szerelvényekkel ellátott, különösen olyanokkal, amelyekkel átrakásuk egy bizonyos szállítási módról egy másikra biztosított
- d) Tervezésének köszönhetően lehetővé teszi a könnyű berakodást és kirakodást;
- e) Egymásra halmozható, és
- f) Térfogata legalább 1 m³.

A cserélhető konténerek nem tartoznak ide.

Bár a tengeri fuvarozásban használatos, oldalfalak és tető nélküli konténeralkak („plató” – lásd: alább a G.II-09-ben) nem rendelkeznek térfogattal, és így nem felelnek meg az f) pontban foglaltaknak, mégis speciális konténerek tekintendők, ezért szintén idetartoznak.

G.II-04 A konténerek méretei

A konténerek fő méretei a következők:

- a) 20 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- b) 40 lábás ISO konténer (hosszúsága 20 láb, szélessége 8 láb)
- c) 20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer
- d) 40 lábnál hosszabb ISO konténer
- e) Szupermagas kockakonténer (túlméretes konténer)
- f) Légi szállítású konténer (a légi szállítás normáinak megfelelő konténer).

A konténerek rendszeren 8 láb magasak, de más magasságúak is léteznek. A magas kockakonténerek 9,5 láb magasságú konténerek. A szupermagas kockakonténerek az ISO mérethatárokat meghaladó konténerek. Ide tartoznak a 45 láb, a 48 láb és az 53 láb hosszú konténerek is.

Az a)–e) pontokban meghatározott konténereket nagyméretű konténereknek nevezzük.

G.II-05 A konténer önsúlya

A konténer önsúlya beleszámít a konténerben szállított áruk összsúlyába, más néven az áruk bruttó összsúlyába. A konténerben szállított áruk összsúlyát a bruttó összsúlyból lehet kiszámítani, a konténer önsúlyának kivonásával, illetve megfordítva. Amennyiben az önsúlyra vonatkozó információk hiányoznak, az önsúlyt az alábbi átlagok felhasználásával lehet megbecsülni.

A konténer önsúlya az alábbiak szerint becsülhető:

a)	20 lábas ISO konténer	2,3 tonna
b)	40 lábas ISO konténer	3,7 tonna
c)	20 és 40 láb közötti hosszúságú ISO konténer	3,0 tonna
d)	40 lábnál hosszabb ISO konténer	4,7 tonna

G.II-06 A konténerek fajtái

A fő konténerfajták a teherszállító konténerek ISO szabványainak kézikönyve szerint:

1. Általános célú konténerek;
2. Speciális célú konténerek
 - zárt, szellőztetett konténer
 - nyitott tetejű konténer
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer teljes felépítménnyel;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel, de rögzített végpontokkal;
 - nyitott oldalú, merevaljú konténer nem teljes felépítménnyel és összecsucskható végpontokkal;
 - konténeralj (konténerlap);
3. Speciális áruszállító konténerek
 - termálkonténer
 - hőszigetelt konténer
 - hűtőkonténer csökkenő mennyiségű hűtőanyaggal
 - mechanikusan hűtött konténer
 - fűtött konténer
 - hűtött és fűtött konténer
 - tankkonténer ömlesztett áru számára;
 - konténer ömlesztett szárazáru számára
 - egyedi névvel ellátott áruszállító konténer (például személygépkocsik, élőállatok stb. számára);
 - légiszállítású konténer.

G.II-07 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit - húszlábás azonossági egység)

Egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húszlábás ISO konténer mérete 1 TEU.

Egy negyvenlábás ISO konténer mérete 2 TEU.

Egy 20 és 40 láb közé eső konténer 1,50 TEU-nak felel meg.

Egy 40 lábnál hosszabb konténer 2,25 TEU-nak felel meg.

G.II-08 Cserélhető konténer (Csereszekrény – swap body)

A közúti járművek méreteihez optimalizált teherszállító egység, amelyet a különböző módok (rendszerint közút/vasút) közötti átrakodáshoz kezelőeszközökkel láttak el.

Ezeket az egységeket eredetileg nem arra tervezték, hogy telerakodva, vagy felül emelve egymásra rakják. Újabban számos egység alkalmas erre, de a konténereknél kevésbé. A konténerektől megkülönböztető fő vonásuk az, hogy a közúti járművek méreteihez optimalizálják őket. Az egységet csak az UIC jóváhagyásával lehet vasúton használni. Egyes cserélhető konténereket összecsukható lábakkal látják el, és a konténer ezeken áll, ha nincs a járművön.

G.II-09 Plató

Rakománnyal terhelhető, felépítmény nélküli rakfelület, amelynek hossza és szélessége megegyezik a konténer alapterületének méreteivel, továbbá alul és felül is megfelelő sarokszerelvényekkel látták el.

Ezt a kifejezést használják bizonyos speciális rendeltetésű konténerek megnevezésére, így a csak alsó felülettel vagy csak hiányosan kiépített felső résszel rendelkező konténerekre.

G.II-10 Intermodális szállítás céljára épített vagon

Az intermodális szállítási egységek (ITU-k) vagy más közúti áruszállító járművek szállítására kialakított vagy felszerelt vagon.

A teherkocsik típusai:

- *Zsebes kocsi: félpótkocsik kerék-tengely szerkezeti egységeinek befogadására szolgáló súllyesztett (kerék)fészkekkel ellátott vasúti kocsi*
- *Kosaras kocsi: leszerelhető segédkerettel ellátott vasúti teherkocsi, amelyet a félpótkocsik vagy közúti gépjárművek be- és kirakodását lehetővé tevő, a függőleges kezelést biztosító berendezésekkel szereltek fel.*
- *Konténerszállító vasúti kocsi : félpótkocsik szállítására szolgáló, centrális alvázkereettel rendelkező vasúti teherkocsi*
- *Alacsony padlózatú vasúti teherkocsi: alacsony padlózatú vasúti teherkocsi, amelyet egyebek között kombinált szállítóegységek (ITU) szállítására építettek*
- *„Gördülő országút” teherkocsi: alacsony padlózatú vasúti teherkocsi, amely összekapcsolva ún. „gördülő országutat” képez.*
- *Emeletes vasúti teherkocsi: egymás tetején elhelyezett konténerek szállítására tervezett vasúti tehervagon.*
- *Futóműcserével közlekedő félpótkocsi: közúti félpótkocsi, amely a vasúti forgóváz hozzáadásával vasúti teherkocsivá alakítható.*

G.II-11 Ro-Ro egység

Kerekeken gördülő áruszállító-eszköz, mint amilyen például a teherautó, a pótkocsi vagy a nyerges félpótkocsi, amely saját erejéből vagy vontatva jut fel a hajóra vagy a vonatra.

Idetartoznak a kikötő vagy a vízi szállítóeszköz pótkocsijai is.

G.II-12 Bakdaru

Lábakon álló bakdaru, amelynek a lábai lehetnek rögzítettek, amelyek vagy rögzített pályán, vagy korlátozott manőverező képességet biztosító abroncsokon mozognak. A terhet vízszintesen, függőlegesen vagy oldalirányban mozgathatja.

Ezek a daruk rendszerint a közút és a vasút, illetve a hajó és a part közötti átadópontokon működnek.

G.II-13 Portál-rakodókocsi

Gumikerekes felső emelő jármű konténerek sík vasbetonfelületen történő mozgatására és egymásra rakására

G.II-14 Konténerrakodó

ITU-k emelésére, egymásra rakására vagy mozgatására szolgáló frontális emelővel ellátott targonca.

G.II-15 Emelővillás targonca

Motorral meghajtott vízszintes emelővillával ellátott jármű, amely lehetővé teszi a raklapok, konténerek vagy cserélhető konténerek felemelését, mozgatását vagy egymásra rakását. A két utóbbi rendszerint üres.

G.II-16 Konténermegfogó keret

Emelőberendezés állítható szerelvénye, amelynek rendeltetése az ITU sarokszerelvényeihez történő kapcsolódás.

Számos konténermegfogó keret emellett markolókarokkal is rendelkezik, amelyek az ITU alsó vezető sínjeire csappannak rá.

Index

A. VASÚTI SZÁLLÍTÁS

A berakodás helye; A.V-31
A fuvarárúk fajtái; A.V-15
A gördülőállománnyal kapcsolatos beruházási ráfordítások; A.III-09
A gördülőállomány fenntartásával kapcsolatos ráfordítások; A.III-11
A kirakodás helye; A.V-32
A konténer önsúlya; A.II.B-05
A konténerek fajtái; A.II.B-06
A konténerek méretei; A.II.B-04
A közúti jármű életkora; A.II.A-33
A leszállás helye; A.V-13
A mozgásban lévő gördülőállomány által személyeknek okozott balesetek.; A.VII-14
A munkavállalók csoportjai; A.III-06
A szállított áruk fajtái; A.V-22
A vasúti baleseti statisztikákban szereplő személyek csoportjai; A.VII-16
A vasúti szállítás energiafogyasztása; A.VI-01
A vasúti szállítás fajtái; A.V-02
A vasúti vállalkozás tulajdonát képező teherkocsi; A.II.A-20
A vasúton szállított áruk fajtái; A.V-21
Árutonna-kilométer; A.V-20
Az áruk bruttó összsúlya; A.V-17
Az áruk bruttó összsúlya; A.V-18
Az infrastruktúra fenntartásának ráfordításai; A.III-10
Az üzemeltetett vonalak hossza; A.I-16
Baleset; A.VII-01
Baleset szintbeli kereszteződésben; A.VII-13
Barnakőszén – lignit; A.VI-09
Belföldi vasúti forgalom; A.IV-02
Belföldi vasúti szállítás; A.V-03
Berakodott áruk; A.V-25
Billenőszekrényes nagysebességű vasúti jármű; A.II.A-03
Bruttó összes vontatott tonnakilométer; A.IV-13
Bruttó összes vontatott tonnakilométer; A.IV-14
Cseppfolyósított propán-bután (pb) gáz; A.VI-07
Cserélhető konténer; A.II.B-08
Elektromos energia; A.VI-10
Értékesítési forgalom; A.III-07
Fekete kőszén; A.VI-08
Felszálló vasúti utas; A.V-09
Felszállóhely; A.V-12
Fizető vasúti utas; A.V-07
Foglalkoztatottak; A.III-05
Forgalmi vágány; A.I-03
Fűtött teherkocsi; A.II.A-26
Fuvaráru; A.V-14
Gázolaj (dízelolaj); A.VI-05
Guruló tároló, guruló konténer, guruló rakodólap; A.II.B-11
Hagyományos nagysebességű vasúti jármű; A.II.A-04
Hagyományos vasúti fővonal; A.I-13
Infrastruktúra üzemeltetője; A.III-03
Infrastrukturális beruházások ráfordításai; A.III-08
Integrált vállalat; A.III-04
Intermodális szállítóegységek (itu); A.II.B-02
Járműállomány, pálya vagy egyéb berendezés, illetve a környezet súlyos károsodása; A.VII-05
Jelentős forgalmi fennakadások; A.VII-06
Joule; A.VI-03
Kirakodott áruk; A.V-26
Kisiklás; A.VII-12
Kismozdony; A.II.A-08
Kombinált szállítás céljára épített vagon (lásd: g.ii-10); A.II.A-31
Kombinált vasúti szállítási terminál; A.I-25

Könnyű vasúti jármű; A.II.A-13
Könnyűvasút; A.I-09
Konténer; A.II.B-03
Kőolajtonna-egyenérték (toe); A.VI-02
Közös vasútállomások; A.I-22
Közúti áruszállítási összeköttetés; A.V-30
Közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk; A.V-29
Legnagyobb üzemi sebesség; A.I-19
Leszálló vasúti utas; A.V-10
Magántulajdonban lévő teherkocsi; A.II.A-21
Magánvágány; A.I-05
Magasított oldalú vasúti teherkocsi; A.II.A-27
Mechanikus hűtőkocsi; A.II.A-25
Megállóhely; A.I-23
Mehalt személy; A.VII-09
Metrójármű; A.II.A-11
Metróvonal; A.I-08
Motorbenzin (benzin); A.VI-04
Motorkocsi; A.II.A-09
Motorkocsi utánfutó; A.II.A-14
Mozdony; A.II.A-07
Nagysebességű forgalom céljára korszerűsített vasútvonal; A.I-15
Nagysebességű vasúti jármű; A.II.A-02
Nagysebességű vasútvonal; A.I-14
Nehéz tüzelőolaj (maradvány); A.VI-06
Nemzetközi vasúti áruszállítás – berakodott (kilépő) áruk; A.V-27
Nemzetközi vasúti áruszállítás – kirakodott (belépő) áruk; A.V-28
Nemzetközi vasúti szállítás; A.V-04
Oldalvágány; A.I-04
Öngyilkosság; A.VII-02
Öngyilkossági kísérlet; A.VII-03
Önsúly; A.V-19
Összeütközések (vonatok összeütközése), ideértve az úrszelvényben lévő akadályokkal való összeütközéseket is; A.VII-11
Plató; A.II.B-09
Poggyászkocsi; A.II.A-18
Pőrekocsi; A.II.A-28
Rakodólap; A.II.B-10
Rakományegység; A.II.B-01
Rendelkezésre álló árutonna-kilométer; A.IV-10
Rendelkezésre álló ülőhely-kilométer; A.IV-12
Rendező pályaudvar; A.I-24
Ro-ro egység; A.II.B-12
Sérüléssel járó baleset; A.VII-07
Sérült személy; A.VII-10
Silókocsi; A.II.A-30
Súlyos baleset; A.VII-04
Súlyos sérüléssel járó baleset; A.VII-08
Szigetelt vasúti teherkocsi; A.II.A-23
Tartálykocsi; A.II.A-29
Tehervagonok vagy teherkocsik; A.II.A-19
Teu (twenty-foot equivalent unit - húszlábás azonossági egység); A.II.B-07
Teu-kilométer; A.V-23
Tűz a gördülőállományban; A.VII-15
Utasszállító kapacitás: állóhelyek; A.II.A-17
Utasszállító kapacitás: ülő- és fekhelyek; A.II.A-16
Utasszállító vasúti jármű; A.II.A-10
Vágány; A.I-01
Vagonkilométer; A.IV-11
Vasútállomás; A.I-21
Vasúti forgalom; A.IV-01
Vasúti fővonal; A.I-12
Vasúti hálózat; A.I-17

Vasúti hálózat szegmense; A.I-18
Vasúti hűtőkocsi; A.II.A-24
Vasúti jármű; A.II.A-01
Vasúti rakszelvény; A.I-20
Vasúti szállítás; A.V-01
Vasúti szállítás üzemeltetője; A.III-02
Vasúti személykocsi; A.II.A-15
Vasúti teherkocsi legnagyobb terhelhetősége; A.II.A-32
Vasúti tranzitszállítás; A.V-05
Vasúti utas; A.V-06
Vasúti utas utazása; A.V-11
Vasúti utaskilométer (pkm); A.V-08
Vasúti vállalkozás; A.III-01
Vasúton megtett út; A.IV-04
Vasúton szállított áruk; A.V-16
Vasútvonal; A.I-06
Vasútvonal; A.I-11
Veszélyes áruk; A.V-24
Veszélyes áruk szállítása során bekövetkezett balesetek; A.VII-17
Villamos; A.II.A-12
Villamosított pálya; A.I-02
Villamosított vonal; A.I-07
Villamosvonal; A.I-10
Vonat; A.IV-05
Vonatfajták; A.IV-06
Vonatkilométer; A.IV-07
Vonatrendezés; A.IV-03
Vonatszerelvény; A.II.A-05
Vontatójármű; A.II.A-06
Vontatójármű-kilométer; A.IV-08
Vontatójármű-kilométer; A.IV-09
Zárt vasúti teherkocsi; A.II.A-22

B. KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS

A berakodás helye; B.V-33
A gépjármű első nyilvántartásba vételének dátuma; B.II.A-44
A jármű össztömege (megengedett legnagyobb tömeg); B.II.A-38
A jármű rakfelülete; B.II.A-37
A kirakodás helye; B.V-34
A konténer önsúlya; B.II.B-05
A konténerek fajtái; B.II.B-06
A konténerek méretei; B.II.B-04
A közút hossza; B.I-17
A közút kategóriája; B.I-05
A közutak fenntartásának ráfordításai; B.III-13
A közúti áruszállító járművek felépítményei; B.II.A-24
A közúti jármű életkora; B.II.A-39
A közúti járművek fenntartásának ráfordításai; B.III-14
A közúti szállítás energiafogyasztása; B.VI-01
A motor energiaforrása; B.II.A-42
A napi forgalomáramlás éves átlaga; B.IV-11
A sérüléssel balesetben érintett gyalogos; B.VII-11
A sérüléssel balesetben érintett járművezető; B.VII-09
A sérüléssel balesetben érintett utas; B.VII-10
A szállított áruk fajtái; B.V-24
A szállított áruk fajtái; B.V-25
A távolsági autóbuszok, autóbuszok és trolibuszok utasszállító kapacitása; B.II.A-20
Alkohol, kábítószer vagy gyógyszerek hatása alatt álló vezetőket érintő balesetek; B.VII-15
Alternatív hajtóanyag; B.II.A-43
Áruszállító közúti gépjármű; B.II.A-25
Áruszállító közúti jármű; B.II.A-21
Autóbusz; B.II.A-15
Autóbusz-forgalmi sáv; B.I-13
Autópálya; B.I-06
Az áruk bruttó összsúlya; B.V-19
Az áruk bruttó összsúlya; B.V-20
Az országba közúton belépett áru (a közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével); B.V-30
Az országot közúton elhagyó áru (a közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével); B.V-29
Baleset áldozata; B.VII-04
Baleset közúti jármű és gyalogos között; B.VII-12
Belföldi közúti forgalom; B.IV-02
Belföldi közúti jármű; B.II.A-03
Belföldi közúti szállítás; B.V-02
Berakodott áruk; B.V-27
Burkolat nélküli út; B.I-03
Burkolt út; B.I-02
Cseppfolyósított propán-bután (pb) gáz; B.VI-06
Cserélhető konténer; B.II.B-08
„E” főút; B.I-10
Egyéb útfelület; B.VII-20
Egyetlen járművet érintő közúti baleset; B.VII-13
Elektromos energia; B.VI-08
Elhunyt személy; B.VII-05
Értékesítési forgalom; B.III-10
Félpótkocsi; B.II.A-31
Felszállóhely; B.V-16
Foglalkoztatottak; B.III-09
Folyékony földgázzármazékok (ngl); B.VI-07
Forgalmi sáv; B.I-12
Gázolaj (dízelolaj); B.VI-05
Guruló tároló, guruló konténer, guruló rakodólap; B.II.B-11
Gyorsforgalmi út; B.I-07
Helyi közúti forgalom; B.IV-04

Helyi közúti szállítás; B.V-07
Helyi közúti személyszállítási vállalkozás; B.III-07
Hengerűrtartalom; B.II.A-40
Intermodális szállítóegységek (itu); B.II.B-02
Járműkilométer; B.IV-07
Joule; B.VI-03
Kerékpár; B.II.A-05
Kerékpársáv; B.I-16
Kerékpárút; B.I-15
Kirakodott áruk; B.V-28
Könnyebben sérült személy;; B.VII-08
Könnyű áruszállító közúti jármű; B.II.A-22
Konténer; B.II.B-03
Kőolajtonna-egyenérték (toe); B.VI-02
Köztulajdonú közúti szállítási vállalkozás; B.III-08
Közút; B.I-01
Közutak beruházási költségei; B.III-11
Közúthálózat; B.I-04
Közúti áruszállítási összeköttetés; B.V-32
Közúti áruszállítási vállalkozás; B.III-06
Közúti árutonna-kilométer; B.V-22
Közúti forgalom beépített területeken kívül; B.IV-05
Közúti gépjármű; B.II.A-06
Közúti jármű; B.II.A-01
Közúti jármű belépése az országba; B.IV-08
Közúti jármű kilépése az országból; B.IV-09
Közúti jármű tranzitáthaladása; B.IV-10
Közúti jármű útja; B.IV-06
Közúti járműállomány; B.II.A-02
Közúti járműforgalom; B.IV-01
Közúti járműszerelvény; B.II.A-33
Közúti járművek befektetési ráfordításai; B.III-12
Közúti keresztfuvarozás; B.V-05
Közúti szállítás; B.V-01
Közúti szállítási vállalkozás; B.III-04
Közúti személyszállítási összeköttetés; B.V-15
Közúti személyszállítási vállalkozás; B.III-05
Közúti teu-kilométer; B.V-23
Közúti tömegközlekedés; B.V-11
Közúti tömegközlekedési járműre felszálló közúti utas; B.V-13
Közúti tömegközlekedési járműről leszálló közúti utas; B.V-14
Közúti tranzitszállítás; B.V-06
Közúti tranzitszállítás alatt lévő áruk; B.V-31
Közúti utas; B.V-08
Közúti utas útja; B.V-10
Közúti utas útja közúti tömegközlekedési eszközön; B.V-12
Közúti utaskilométer; B.V-09
Közúti vontató; B.II.A-27
Közúton szállított áruk; B.V-18
Külföldi közúti jármű; B.II.A-04
Különleges rendeltetésű közúti jármű; B.II.A-34
Lakókocsi; B.II.A-13
Lakott terület; B.I-18
Lakott területen belüli közút; helyi közút; B.I-08
Lakott területen kívüli közút; B.I-09
Legnagyobb megengedett terhelés; B.II.A-35
Leszállóhely; B.V-17
Mezőgazdasági pótkocsi; B.II.A-30
Mezőgazdasági vontató; B.II.A-28
Minibusz / mini távolsági busz; B.II.A-17
Moped; B.II.A-09
Motorbenzin (benzin); B.VI-04
Motorkerékpár; B.II.A-10

Nappali világosság; B.VII-16
Nehéz áruszállító közúti jármű; B.II.A-23
Nem honos vállalkozók által végzett közúti bérfuvarozás (kobotázs fuvarozás); B.V-03
Nem végzetes kimenetű baleset; B.VII-03
Nemzetközi közúti szállítás; B.V-04
Nyerges járműszerelvény; B.II.A-32
Önsúly; B.V-21
Plató; B.II.B-09
Pótkocsi; B.II.A-29
Rakodólap; B.II.B-10
Rakományegység; B.II.B-01
Raktérfogat; B.II.A-36
Sérüléssel járó baleset; B.VII-01
Sérült személy.; B.VII-06
Sötétség; B.VII-17
Súlyosan sérült személy.; B.VII-07
Szállítás saját részre; B.III-02
Szállítóképesség kihasználtsága; B.V-35
Száras útfelület; B.VII-19
Személygépkocsi; B.II.A-11
Személyszállító közúti gépjármű; B.II.A-08
Személyszállító közúti jármű; B.II.A-07
Szerződéses szállítás, bérfuvarozás; B.III-01
Szürkület (vagy ismeretlen); B.VII-18
Távolsági autóbusz; B.II.A-16
Távolsági autóbusz, távolsági kisbusz vagy minibusz; B.II.A-14
Taxik; B.II.A-12
Teherkocsi; B.II.A-26
Terheletlen közúti forgalom; B.IV-03
Teu (twenty-foot equivalent unit - húszlábás azonosságú egység); B.II.B-07
Több közúti járművet érintő baleset; B.VII-14
Trolibusz; B.II.A-18
Üres járműtömeg; B.II.A-41
Útpálya; B.I-11
Vállalkozás; B.III-03
Végzetes kimenetű baleset; B.VII-02
Veszélyes áruk; B.V-26
Villamos; B.II.A-19
Villamos vonal; B.I-14

C. BELVÍZI SZÁLLÍTÁS

A belvízen szállított áruk fajtái; C.V-23
A belvízi szállítás energiafogyasztása; C.VI-01
A berakodás helye; C.V-28
A berakodás/beszállítás szerint ország/régió; C.V-30
A hajó gyártási éve; C.II.A-26
A hajózható belvízi utak osztályozása; C.I-07
A kikötői rakodópartok hossza; C.I-11
A kirakodás helye; C.V-29
A kirakodás/kiszállítás szerint ország/régió; C.V-31
A kiszállítás helye; C.V-16
A konténer önsúlya; C.II.B-05
A konténerek fajtái; C.II.B-06
A konténerek méretei; C.II.B-04
Az áruk bruttó összsúlya; C.V-18
Az áruk bruttó összsúlya; C.V-19
Az infrastruktúra fenntartásának ráfordításai; C.III-10
Bakdaru; C.II.B-12
Baleset; C.VII-01
Belföldi belvízi forgalom; C.IV-02
Belföldi belvízi szállítás; C.V-02
Belföldi mozgás; C.V-03
Belföldi szállítóeszköz; C.II.A-02
Belvizeken bekövetkezett balesetek; C.VII-02
Belvízen megtett út; C.IV-04
Belvízen szállított áruk; C.V-17
Belvízi áruszállítási összeköttetés; C.V-27
Belvízi árutonna-kilométer; C.V-21
Belvízi baleseti sérülés; C.VII-11
Belvízi forgalom; C.IV-01
Belvízi hajóflotta; C.II.A-08
Belvízi hajókaraván; C.IV-06
Belvízi hajókaraván; C.IV-07
Belvízi kabotázs szállítás; C.V-04
Belvízi keresztfuvarozás; C.V-06
Belvízi konténerszállító vízi jármű; C.II.A-07
Belvízi szállítás; C.V-01
Belvízi szállítási vállalkozás; C.III-02
Belvízi szállító vízi jármű áthaladása; C.IV-12
Belvízi szállító vízi jármű belépése; C.IV-10
Belvízi szállító vízi jármű kilépése; C.IV-11
Belvízi szállítóeszközök; C.II.A-01
Belvízi személyszállítási összeköttetés; C.V-14
Belvízi személyszállító vízi jármű kapacitása; C.II.A-24
Belvízi teherszállító vízi jármű; C.II.A-05
Belvízi teherszállító vízi jármű szállítókapacitása; C.II.A-23
Belvízi teu-kilométer; C.V-22
Belvízi tranzitszállítás; C.V-08
Belvízi út; C.I-01
Belvízi utak kikötői vállalkozásai; C.III-04
Belvízi utak köztulajdonú kikötői vállalkozásai; C.III-05
Belvízi utas; C.V-10
Belvízi utas-kilométer; C.V-11
Belvízi utasszállító vízi jármű; C.II.A-06
Belvízi úton bekövetkező baleset; C.VII-14
Belvízi úton bekövetkező balesetek okai; C.VII-15
Berakodott áruk; C.V-25
Beszállt belvízi utas; C.V-12
Cserélhető konténer; C.II.B-08
Egyéb teherszállító vízi járművek; C.II.A-19

Emelővillás targonca; C.II.B-15
Értékesítési forgalom; C.III-07
Felszállóhely; C.V-15
Foglalkoztatottak; C.III-06
Folyami–tengeri szállítás; C.V-07
Folyami-tengerjáró hajó; C.II.A-04
Gázolaj (dízelolaj); C.VI-05
Hajók beruházási ráfordításai; C.III-09
Hajók fenntartásával kapcsolatos ráfordítások; C.III-11
Hajózható belvízi úthálózat; C.I-02
Hajózható belvízi úthálózat; C.I-06
Hajózható csatorna; C.I-05
Hajózható folyó; C.I-03
Hajózható tó; C.I-04
Helyi belvízi szállítás; C.V-09
Infrastrukturális beruházások ráfordításai; C.III-08
Intermodális szállítóegységek (itu); C.II.B-02
Joule; C.VI-03
Kikötő; C.I-08
Kikötői daruk emelőképesség szerint; C.I-13
Kikötői daruk típus szerint; C.I-14
Kirakodott áruk; C.V-26
Kiszállt belvízi utas; C.V-13
Könnyebben sérült személy;; C.VII-10
Konténer; C.II.B-03
Konténermegfogó keret; C.II.B-16
Konténerrakodó; C.II.B-14
Kőolajtonna-egyenérték (toe); C.VI-02
Köztulajdonban lévő belvízi szállítási vállalkozás; C.III-03
Külföldi belvízi szállítóeszköz; C.II.A-03
Megmentett személy; C.VII-06
Motorbenzin (benzin); C.VI-04
Nagyon súlyos hajóbaleset; C.VII-12
Nappali világosság; C.VII-16
Nem végzetes kimenetű baleset; C.VII-05
Nemzetközi belvízi szállítás; C.V-05
Önjáró hajó; C.II.A-09
Önjáró tartályuszály; C.II.A-14
Önjáró toló tartályuszály; C.II.A-15
Önjáró tolóuszály; C.II.A-10
Önsúly; C.V-20
Összeköttetés más szállítási módokkal; C.I-15
Plató; C.II.B-09
Portál rakodókocsi; C.II.B-13
Rakodólap; C.II.B-10
Rakományegység; C.II.B-01
Rendelkezésre álló árutonna-kilométer; C.IV-08
Rendelkezésre álló ülőhely-kilométer; C.IV-09
Ro-ro egység; C.II.B-11
Ro-ro hajóállás; C.I-12
Sérüléssel járó baleset; C.VII-03
Sérült személy;; C.VII-07
Sötétség; C.VII-17
Statisztikai kikötő; C.I-09
Súlyos hajóbaleset; C.VII-13
Súlyos sérülés; C.VII-08
Súlyosan sérült személy;; C.VII-09
Szürkület (vagy ismeretlen); C.VII-18
Tartályuszály; C.II.A-16
Teljesítmény (kw); C.II.A-25
Terheletlen belvízi forgalom; C.IV-03
Teu (twenty-foot equivalent unit - húszlábos azonosságú egység); C.II.B-07
Tolóhajó; C.II.A-21

Toló-vontató hajó; C.II.A-22
Tölt tartályuszály; C.II.A-17
Tölt uszály; C.II.A-12
Tölt-vontatott tartályuszály; C.II.A-18
Tölt-vontatott uszály; C.II.A-13
Un/locode; C.I-10
Uszály; C.II.A-11
Úszóművek; C.I-16
Vállalkozás; C.III-01
Végzetes kimenetelű baleset; C.VII-04
Veszélyes áruk; C.V-24
Vízi jármű-kilométer; C.IV-05
Vontatóhajó; C.II.A-20
Zsilip; C.I-17

D. CSŐVEZETÉKES SZÁLLÍTÁS

A csővezeték szállítási kapacitása; D.V-06
A kőolaj-csővezeték szállítási energiafelhasználása; D.VI-01
Az indulási betápláló hely vagy kompresszorállomás helye; D.V-17
Az infrastruktúra fenntartásának ráfordításai; D.III-07
Az országba csővezetéken belépett áru (a csővezetékes tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével); D.V-14
Az országból csővezetéken kilépett áru (a csővezetékes tranzitszállítás alatt lévő áruk kivételével); D.V-13
Belföldi csővezetékes gázszállítás; D.V-03
Belföldi csővezetékes kőolajszállítás; D.V-02
Cseppfolyósított földgáz; D.V-10
Cseppfolyósított földgáz (Ing); D.VI-07
Cseppfolyósított propán-bután (pb) gáz; D.V-11
Cseppfolyósított propán-bután (pb) gáz; D.VI-06
Csővezeték-berendezés; D.I-02
Csővezetéken szállított áruk; D.V-07
Csővezetékes szállítás; D.V-01
Csővezetékes szállítási vállalkozás; D.III-02
Csővezeték-hálózat; D.I-03
Értékesítési forgalom; D.III-05
Finomított kőolajtermékek; D.V-09
Foglalkoztatottak; D.III-04
Földgáz-kondenzátumok (gazolin vagy gázbenzin); D.VI-08
Gázkiszivattyúzási vagy gázkivételi hely; D.V-18
Gázolaj (dízelolaj); D.VI-05
Gázcsővezeték; D.I-05
Infrastrukturális beruházások ráfordításai; D.III-06
Joule; D.VI-03
Kőolaj-csővezeték; D.I-04
Kőolajtonna-egyenérték (toe); D.VI-02
Köztulajdonú közúti szállítási vállalkozás; D.III-03
Közúti áruszállítási összeköttetés; D.V-16
Motorbenzin (benzin); D.VI-04
Nemzetközi csővezetékes gázszállítás; D.V-05
Nemzetközi csővezetékes kőolajszállítás; D.V-04
Nyersolaj; D.V-08
Olaj- és gázcsővezeték; D.I-01
Olaj- és gázcsővezetékek fajtái; D.I-06
Csővezetékes árutonna-kilométer; D.V-12
Csővezetékes tranzitszállítás; D.V-15
Vállalkozás; D.III-01
Villamos energia; D.VI-09

E. TENGERI SZÁLLÍTÁS

A hajó gyártási éve; E.II.A-02
A kikötő állama által végzett ellenőrzés; E.IV-15
A kikötő állama általi visszatartás; E.IV-16
A kikötő javító létesítményei; E.I-14
A kikötő navigációs segédeszközei és szolgáltatásai; E.I-15
A kikötő rakodópartjainak hossza a használat típusa szerint; E.I-09
A kikötő raktározási területe; E.I-08
A kikötő szárazföldi létesítményei; E.I-07
A kikötő további közlekedési összeköttetései és a part menti hajózás; E.I-16
A kikötői rakodópartok hossza vízmélység szerint; E.I-10
A konténer önsúlya; E.II.B-05
A konténerek fajtái; E.II.B-06
A konténerek méretei; E.II.B-04
A szállított áruk fajtái; E.V-39
A tengeren szállított áruk fajtái; E.V-44
A tengerjáró hajó lajstromozásának helye szerinti ország (lobogó szerinti állam); E.II.A-09
A teu kapacitás kihasználtsága; E.V-18
Áruszállító út; E.IV-06
Árutonna-kilométer; E.V-10
Átrakás hajóról hajóra; E.V-46
Automatikus azonosítási rendszer; E.II.A-15
Az áruk bruttó összsúlya; E.V-36
Az áruk bruttó összsúlya; E.V-37
Az utolsó nagyjavítás vagy jelentősebb átépítés éve; E.II.A-03
Belföldi tengeri szállítás; E.V-03
Berakodási kikötő; E.V-50
Berakodott áruk; E.V-47
Berakodott árutonnák; E.V-14
Berakodott teu-mennyiség; E.V-19
Beszállási kikötő; E.V-33
Beszállt tengeri utas; E.V-29
Bruttó hordképesség (dwt); E.II.A-13
Bruttó úrtartalom (gt); E.II.A-14
Cserélhető konténer; E.II.B-08
Egyéb célú kikötések; E.IV-11
Egységgrakományos szállítás; E.V-08
Értékesítési forgalom; E.III-09
Foglalkoztatottak; E.III-10
Forgalomból kivont kereskedelmi hajó; E.IV-14
Gázolaj (dízelolaj); E.VI-04
Gyűjtő-elosztó kikötő; E.I-04
Hajó; E.II.A-05
Hajóosztályozó társaság; E.III-08
Imo-szám; E.II.A-07
Intermodális szállítóegységek (itu); E.II.B-02
Joule; E.VI-03
Kereskedelmi flotta; E.II.A-12
Kereskedelmi hajó; E.II.A-06
Kereskedelmi hajó kikötői kikötése; E.IV-09
Kereskedelmi hajó megérkezése; E.IV-12
Kereskedelmi hajó távozása; E.IV-13
Kereskedelmi hajók energiafogyasztása; E.VI-01
Kereskedelmi tengeri szállítás; E.V-02
Készletfeltöltési célú kikötés; E.IV-10
Két kikötő közötti távolság; E.IV-07
Kikötő; E.I-02
Kikötő tengeri hozzáférhetősége; E.I-06
Kikötői daruk emelőképesség szerint; E.I-12
Kikötői daruk típus szerint; E.I-13

Kikötői vállalkozás; E.III-06
Kirakodási kikötő; E.V-51
Kirakodott áruk; E.V-48
Kiszállási kikötő; E.V-34
Kiszállt tengeri utas; E.V-30
Konténer; E.II.B-03
Konténerrakomány; E.V-41
Kőolajtonna-egyenérték (toe); E.VI-02
Köztulajdonban lévő kikötői vállalkozás; E.III-07
Köztulajdonú közúti szállítási vállalkozás; E.III-05
Lo-lo (lift-on lift-off); E.V-40
Mélytengeri szállítás; E.V-07
Menetrend szerinti tengeri szolgáltatás (vonalhajózás); E.IV-02
Munkavállalói kategória – kikötői vállalkozás munkavállalói; E.III-12
Munkavállalói kategória – tengeri szállítási vállalkozás munkavállalói; E.III-11
Nehéz tüzelőolaj; E.VI-05
Nem egységtrakományos szállítás; E.V-09
Nem menetrend szerinti tengeri szolgáltatás; E.IV-03
Nemzetközi tengeri szállítás; E.V-04
Önsúly; E.V-38
Plató; E.II.B-09
Rakodólap; E.II.B-10
Rakományegység; E.II.B-01
Rendelkezésre álló árutonna-kilométer; E.V-11
Rendelkezésre álló teu-kilométer; E.V-16
Rendelkezésre álló utaskilométer; E.V-24
Ro-ro (roll-on roll-off); E.V-42
Ro-ro egység; E.II.B-11
Ro-ro hajóállás; E.I-11
Ro-ro rakomány; E.V-43
Rövidjártatú hajózás; E.V-06
Statisztikai kikötő; E.I-03
Szállítás saját részre; E.III-02
Szállítókapacitás kihasználtsága; E.V-13
Szárazáru-szállító tengerjáró uszály; E.II.A-04
Szerződéses szállítás, bérfuvarozás; E.III-01
Teljesített árutonna-kilométerek; E.V-12
Teljesített teu-kilométerek; E.V-17
Teljesített utaskilométerek; E.V-26
Tengeren szállított áruk; E.V-35
Tengerhajózási szállítási vállalkozás (hajózási vállalat); E.III-04
Tengeri áruszállítási összeköttetés; E.V-49
Tengeri keresztfuvarozás; E.V-05
Tengeri sétahajó; E.II.A-08
Tengeri sétahajó utasa; E.V-21
Tengeri szállítás; E.V-01
Tengeri személyszállítási összeköttetés; E.V-32
Tengeri szolgáltatás; E.IV-01
Tengeri út; E.IV-04
Tengeri utas; E.V-20
Tengeri utas utazásának célja; E.V-28
Tengeri utas útja; E.V-22
Tengeri útszakasz; E.IV-05
Tengerjáró hajó; E.II.A-01
Tengerjáró hajó hazai zászló alatt; E.II.A-10
Tengerjáró hajó idegen zászló alatt; E.II.A-11
Tengerparti terület; E.I-01
Teu (twenty-foot equivalent unit - húszlábos azonosságú egység); E.II.B-07
Teu-kilométer; E.V-15
Turistahajó utasának kirándulása; E.V-31
Un/locode; E.I-05
Utaskilométer; E.V-23
Utasok a hajó fedélzetén; E.V-25

Utasszállító kapacitás kihasználtsága; E.V-27

Vállalkozás; E.III-03

Veszélyes áruk; E.V-45

Vízijármű-kilométer; E.IV-08

F. LÉGI SZÁLLÍTÁS

A bekövetkezés helye szerint állam; F.VII-08
A fedélzeten szállított levélpostai küldemények; F.V-31
A fedélzeten szállított rakomány; F.V-26
A fedélzeten tartózkodó légi utasok; F.V-14
A járatszakaszonként teljesített árutonna-kilométer; F.V-27
A járatszakaszonként teljesített levélpostai tonnakilométerek; F.V-33
A járatszakaszonként teljesített utaskilométerek; F.V-17
A lajstromozás szerint állam; F.VII-10
A légi jármű életkora; F.II-06
A légi jármű napi átlagos kihasználása – fizetett repült óra; F.IV-29
A légi járművek kialakítása; F.II-04
A légi szállítás energiafogyasztása; F.VI-01
A légi úton szállított áruk fajtái; F.V-36
A munkavállalók csoportjai; F.III-10
A repülőgépek mozgása; F.IV-01
A szállított hasznos teher; F.V-38
Általános kereskedelmi repülési műveletek - kereskedelmi; F.IV-23
Általános kereskedelmi repülési műveletek – nem kereskedelmi; F.IV-24
Átirányítás; F.IV-07
Az áruk bruttó összsúlya; F.V-22
Az áruk bruttó súlya; F.V-23
Az utazásukat befejező utasok; F.V-10
Az üzemeltető állam; F.VII-09
Baleset; F.VII-01
Baleset a belföldön lajstromba vett légi járművön; F.VII-12
Belföldi baleset; F.VII-11
Belföldi járatszakasz; F.IV-12
Belföldi légi szállítás; F.V-03
Belföldi légi járat; F.IV-15
Belföldi repülőtér; F.I-03
Berakodott és kirakodott levélpostai küldemények; F.V-30
Berakodott vagy kirakodott rakomány; F.V-25
Beszállókapuk; F.I-08
Blokkidőtől blokkidőig tartó időtartam; F.IV-27
Csak árut és postai küldeményeket szállító légi járatok; F.IV-22
Diplomáciai csomag; F.V-32
Ellenzolgáltatás fejében teljesített tonnakilométerek; F.V-39
Értékesítési forgalom; F.III-06
Esemény; F.VII-02
Fenntartási kiadások - repülőterek; F.III-08
Fenntartási kiadások – repülőterek; F.III-07
Fizető légi utas; F.V-07
Fizető leszállás; F.IV-05
Foglalkoztatottak; F.III-09
Intermodális áruszállítási létesítmény; F.I-10
Járaton belüli indulási/érkezési helyek (ofod); F.V-05
Járaton belüli indulási/érkezési repülőterenként teljesített árutonna-kilométerek; F.V-28
Járaton belüli indulási/érkezési repülőterenként teljesített levélpostai tonna-kilométerek; F.V-34
Járaton belüli indulási/érkezési repülőterenként teljesített utaskilométerek; F.V-18
Járatszakaszok; F.IV-11
Járatszám (légi jármű); F.IV-25
Joule; F.VI-03
Kereskedelmi légi szállítás; F.V-02
Kereskedelmi légi szolgáltatás; F.IV-18
Kereskedelmi légi járat; F.IV-17
Kereskedelmi repülőgépek mozgása; F.IV-02
Könnyű sérülés; F.VII-07
Kőolajtonna-egyenérték (toe); F.VI-02
Közös kód használata; F.IV-26

Közvetlen tranzitutasok; F.V-11
Légi jármű; F.II-01
Légi járművek megkülönböztetése a zajsztint szerint; F.II-05
Légi szállítás; F.V-01
Légi utas; F.V-06
Légiflotta; F.II-02
Légitársaság (kereskedelmi légitársasági üzemeltető); F.III-02
Menetrend szerinti légi szolgáltatás; F.IV-19
Nem fizető légi utas; F.V-08
Nem fizető leszállás; F.IV-06
Nem menetrend szerinti légi szolgáltatás; F.IV-20
Nem végzetes kimenetelű sérülés; F.VII-05
Nemzetközi járatszakasz; F.IV-13
Nemzetközi légi járat; F.IV-16
Nemzetközi légi szállítás; F.V-04
Nemzetközi repülőtér; F.I-02
Önsúly; F.V-24
Összeköttetés más szállítási módokkal; F.I-11
Összes rakomány/levélpostai küldemény; F.V-35
Poggyász; F.V-20
Posta; F.V-29
Rakomány; F.V-21
Rendelkezésre álló árutonna-kilométer; F.IV-33
Rendelkezésre álló ülőhely-kilométer; F.IV-32
Rendelkezésre álló utasülések; F.IV-31
Repülés; F.IV-14
Repülésirányítási szolgáltatás üzemeltetője; F.III-04
Repülőgép érkezése; F.IV-04
Repülőgép indulása; F.IV-03
Repülőtér; F.I-01
Repülőtér; F.IV-08
Repülőtér és repülőtér közötti távolság; F.IV-09
Repülőtéri gurulóutak; F.I-06
Repülőtéri kifutópályák; F.I-05
Repülőtéri személygépkocsi-parkolók; F.I-09
Repülőtéri szolgáltató; F.III-05
Repülőtéri terminál; F.I-04
Repülőtér-üzemeltető; F.III-03
Repült órák; F.IV-28
Súlyos esemény; F.VII-03
Súlyos sérülés; F.VII-06
Súlyterhelési tényező; F.V-40
Szállított légi utas; F.V-09
Teljesített repülőgép-kilométer; F.IV-30
Teljesített utastonna-kilométerek; F.V-19
Terminálutasok; F.V-13
Transzfer-, vagy közvetett tranzitutasok; F.V-12
UtASFelvételi létesítmények; F.I-07
Utaskilométer; F.V-15
Utasszállító légi járat; F.IV-21
Utasterhelési tényező; F.V-16
Üzemelő flotta; F.II-03
Vállalkozás; F.III-01
Várospár – járaton belüli indulási/érkezési helyek (ofod); F.IV-10
Végzetes kimenetelű sérülés; F.VII-04
Veszélyes áruk; F.V-37

G. KOMBINÁLT ÁRUSZÁLLÍTÁS

A konténer önsúlya; G.II-05
A konténerek fajtái; G.II-06
A konténerek méretei; G.II-04
Bakdaru; G.II-12
Cserélhető konténer; G.II-08
Emelővillás targonca; G.II-15
Gépkocsivezetővel kísért közúti áruszállító gépjármű szállítása; G.I-07
RoLa; G.I-06
Intermodális áruszállítás; G.I-01
Intermodális szállítás céljára épített vagon; G.II-10
Intermodális szállítási terminál; G.I-11
Intermodális szállítóegységek (itu); G.II-02
Két szállítási mód egyidejű használata (aktív mód)/(passzív mód); G.I-04
Kombinált áruszállítás; G.I-03
Konténer; G.II-03
Konténermegfogó keret; G.II-16
Konténerrakodó; G.II-14
Közúti áruszállító gépjármű szállítása kísérő gépkocsivezető nélkül; G.I-08
Multimodális áruszállítás; G.I-02
Piggyback szállítás; G.I-05
Plató; G.II-09
Portál-rakodókocsi; G.II-13
Rakományegység; G.II-01
Ro-ro egység; G.II-11
Szállítási lánc; G.I-10
Szállítási mód; G.I-09
Teu (twenty-foot equivalent unit - húszlábos azonossági egység); G.II-07