



Bruksela, dnia 30.8.2013
COM(2013) 611 final

2013/0297 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego w odniesieniu do gromadzenia danych dotyczących towarów, pasażerów i wypadków

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Głównym celem polityki transportowej Unii Europejskiej jest ustanowienie rynku wewnętrznego poprzez kształtowanie wspólnej polityki służącej wspieraniu konkurencji oraz harmonijnego, zrównoważonego i trwałego rozwoju działalności gospodarczej. Ustanowienie rzeczywistego rynku wewnętrznego ma zasadnicze znaczenie dla ożywienia sektora kolejowego, przyczyni się do większej konkurencyjności i atrakcyjności usług towarowego i pasażerskiego transportu kolejowego oraz zwiększy udział tego sektora w transporcie ogółem.

W 2011 r. Komisja Europejska przyjęła plan działania (białą księgę „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”), w którym przedstawiono 40 konkretnych inicjatyw na następne dziesięciolecie, służących zbudowaniu konkurencyjnego systemu transportu, który zwiększy mobilność, zlikwiduje najważniejsze przeszkody w kluczowych obszarach oraz pobudzi wzrost i zatrudnienie. Jednocześnie zaproponowane działania doprowadzą do znacznego zmniejszenia zależności Europy od importowanej ropy oraz do redukcji emisji dwutlenku węgla w transporcie o 60 % do 2050 r. Według wspomnianej białej księgi niezbędnym warunkiem ustanowienia jednolitego europejskiego obszaru transportu jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Cel ten można osiągnąć przez dokończenie procesu liberalizacji rynku, w tym wzmocnienie roli Europejskiej Agencji Kolejowej w zakresie bezpieczeństwa kolei, zwłaszcza pod względem nadzorowania krajowych środków bezpieczeństwa i dążenia do ich stopniowej harmonizacji.

Dostępność szczegółowych i aktualnych danych statystycznych na temat transportu kolejowego ma coraz większe znaczenie z uwagi na rosnące poparcie w Komisji dla kształtowania polityki w oparciu o fakty oraz potrzebę monitorowania postępów w osiąganiu celów wyznaczonych w białej księdze.

Podstawą prawną statystyki transportu kolejowego są przede wszystkim: rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (z dnia 16 grudnia 2002 r.), rozporządzenie Komisji (WE) nr 1192/2003 oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 332/2007. Wymienione rozporządzenia obejmują pasażerski i towarowy transport kolejowy, a także bezpieczeństwo kolei.

Komisji potrzebna jest statystyka transportu kolejowego towarów i pasażerów do monitorowania i kształtowania wspólnej polityki transportowej.

Szczegółowe statystyki transportu kolejowego towarów i pasażerów oraz informacje na temat intermodalności są niezbędne do monitorowania celów wyznaczonych w białej księdze Komisji z 2011 r.

Sprawozdawczość uproszczona w zakresie transportu towarów i pasażerów zawiera tylko dane zagregowane (łącznie przewożonych towarów według rodzaju towarów oraz łączna liczba pasażerów). Nie obejmuje szczegółowych podziałów uwzględniających na przykład: kraj rozpoczęcia podróży / kraj załadunku oraz kraj zakończenia podróży / kraj rozładunku; towary przewożone w jednostkach transportu intermodalnego, według rodzaju transportu i rodzaju jednostek transportu; przewożone towary według kategorii towarów niebezpiecznych; oraz liczbę przewożonych załadowanych jednostek transportu intermodalnego, według rodzaju transportu i rodzaju jednostek transportu.

Wypadki stały się priorytetową kwestią w polityce transportowej UE, obok pozostałych niepożądanych skutków transportu: zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia, hałasu i emisji CO₂. W efekcie ważne stało się gromadzenie i rozpowszechnianie danych dotyczących wypadków, wypadków ze skutkiem śmiertelnym, poważnych obrażeń oraz szkód wyrządzonych środowisku (na skutek wycieku przewożonych niebezpiecznych towarów) we wszystkich rodzajach transportu: drogowym, kolejowym, śródlądowym, morskim i lotniczym.

Dane na temat wypadków kolejowych są, jak dotąd, gromadzone na podstawie rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i dotyczą kolejowego transportu towarowego; gromadzi je również Europejska Agencja Kolejowa (ERA) na podstawie załącznika statystycznego do dyrektywy 2009/149/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Zgodnie z wymogiem, iż statystyki publiczne powinny być użyteczne, tj. zaspokajając bieżące i potencjalne potrzeby użytkowników, w niniejszym wniosku wprowadza się zmiany obecnej podstawy prawnej i upraszcza w jeszcze większym stopniu wymogi w zakresie dostarczania danych.

We wniosku wzięto też pod uwagę konieczność kompromisu między potrzebami użytkowników a obciążeniami nakładanymi na respondentów i krajowe urzędy statystyczne.

Aby zaproponować możliwe rozwiązania techniczne służące jak najdalej idącemu uproszczeniu różnych działań niezbędnych do tworzenia statystyk przy jednoczesnym zapewnieniu, że ostateczny produkt będzie zgodny z obecnymi i przyszłymi potrzebami użytkowników, przeprowadzono na szczeblu europejskim analizę techniczną danych gromadzonych na podstawie unijnego ustawodawstwa dotyczącego statystyki transportu kolejowego oraz polityki rozpowszechniania tych danych.

Celem niniejszego wniosku jest zatem zmiana rozporządzenia (WE) nr 91/2003 w celu zaktualizowania, uproszczenia i optymalizacji obowiązujących ram prawnych europejskiej statystyki transportu kolejowego oraz dostosowanie ich do nowego kontekstu instytucjonalnego.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Na początku 2010 r. grupie zadaniowej ds. statystyki transportu kolejowego powierzono zadanie przeprowadzenia analizy technicznej obowiązującej strategii w zakresie gromadzenia i rozpowszechniania danych na podstawie unijnych przepisów w dziedzinie statystyki transportu kolejowego. Wszyscy członkowie grupy zadaniowej byli ekspertami posiadającymi specjalistyczną wiedzę na temat obowiązującego ustawodawstwa oraz krajowych systemów gromadzenia i zestawiania danych statystycznych dotyczących transportu kolejowego, a także na temat nowych trendów w rozwoju tego transportu.

Grupa zadaniowa przygotowała wniosek w celu uproszczenia rozporządzenia (WE) nr 91/2003. Jego efektem będzie zmniejszenie obciążenia państw członkowskich i respondentów, bez istotnego uszczerbku dla jakości danych dotyczących towarowego i pasażerskiego transportu kolejowego, a także poprawa terminowości rozpowszechniania danych na temat pasażerskiego transportu kolejowego.

Wniosek poddano dyskusji w gronie autorów danych oraz użytkowników na poziomie technicznym, w grupach roboczych ds. statystyki transportu kolejowego oraz w grupie

koordynującej ds. statystyki transportu, w kontekście Europejskiego Systemu Statystycznego. Przeprowadzono też konsultacje wewnątrz Komisji z DG MOVE.

Niniejszy wniosek jest rezultatem szczegółowych negocjacji z wszystkimi zainteresowanymi stronami.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Wniosek obejmuje następujące zmiany:

(1) Dane dotyczące transportu pasażerskiego

Zgodnie z załącznikami C i D do rozporządzenia (WE) 91/2003 w sprawie statystyki transportu kolejowego obecnie wymaga się od państw dostarczania corocznych statystyk dotyczących transportu pasażerów na podstawie sprawozdawczości szczegółowej lub uproszczonej. Sposób, w jaki obecnie rozpowszechniane są dane na temat transportu pasażerskiego, jest uznawany za niejednoznaczny i niespójny z powodu różnych terminów przekazywania tablic w odniesieniu do uproszczonej i szczegółowej sprawozdawczości. Ponadto niektóre dane tymczasowe (tablice C1 i C2) oraz dane nieobowiązkowe (tablica C1 – pasażerowie-km) dotyczące transportu pasażerskiego muszą być dostarczane w tym samym terminie, co dane uproszczone – ośmiu miesięcy od końca okresu bazowego.

Proponuje się skreślenie załącznika D (sprawozdawczość uproszczona) i tymczasowych tablic C1 i C2 w załączniku C oraz skrócenie terminu dostarczania ostatecznych danych dotyczących transportu pasażerskiego z 14 do ośmiu miesięcy od końca okresu bazowego. Dane będą więc dostępne wcześniej.

(2) Dane dotyczące transportu towarów

W celu zapewnienia spójności proponuje się również skreślenie załącznika B (sprawozdawczość uproszczona).

(3) Nowy załącznik

Z uwagi na to, że proponuje się odejście od obecnej koncepcji sprawozdawczości „uproszczonej”, w przypadku najmniejszych przedsiębiorstw poniżej określonego progu państwa członkowskie będą musiały zgłaszać łączne dane dla zagregowanych wskaźników w załączniku L.

(4) Dane dotyczące wypadków

Proponuje się skreślenie załącznika H (statystyka wypadków), ponieważ dane dotyczące wypadków są również gromadzone przez Europejską Agencję Kolejową.

(5) Załącznik I

Z uwagi na to, że zniknie koncepcja sprawozdawczości „uproszczonej”, proponuje się skreślenie załącznika I, ponieważ jest on obecnie używany wyłącznie do zatwierdzania zakresu uproszczonej i szczegółowej sprawozdawczości w odniesieniu do ogółu kolejowej działalności transportowej.

(6) Progi

Obowiązujące obecnie progi zostały określone w odniesieniu do ton-km i pasażerów-km, to znaczy iloczynu przewiezionych ton/pasażerów i przebytej odległości w kilometrach.

Ze względu na to, że w niektórych państwach członkowskich znacząca działalność w zakresie transportu kolejowego obejmuje jedynie niewielkie odległości, proponuje się obniżenie progów zarówno w odniesieniu do towarów, jak i pasażerów, aby zminimalizować utratę cennych danych. Z tego samego względu w przypadku towarów proponuje się podwójny próg w tonach przewożonych oraz w tonach-km.

(7) Dane dotyczące tranzytu

Ze względu na harmonizację proponuje się stosowanie informacji z list przewozowych lub list pasażerów (jeśli są dostępne), w przypadku gdy za źródło danych służą dane administracyjne.

(8) W związku z przyjęciem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹ Komisja zobowiązała się² do dokonywania przeglądu aktów ustawodawczych, które obecnie zawierają odesłania do procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, aby dostosować je do kryteriów ustanowionych w Traktacie.

(9) Proponowana zmiana rozporządzenia (WE) nr 91/2003 uwzględnia ponadto konieczne dostosowania do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do przyznania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych i wykonawczych. W Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanym dalej „Traktatem”) dokonano rozróżnienia uprawnień przekazanych Komisji w zakresie przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego, jak przewidziano w art. 290 ust. 1 TFUE (akty delegowane), oraz uprawnień powierzonych Komisji w zakresie przyjmowania jednolitych warunków wykonywania prawnie wiążących aktów Unii, jak przewidziano w art. 291 ust. 2 TFUE (akty wykonawcze).

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. INFORMACJE DODATKOWE

Przyjęcie wniosku nie doprowadzi do uchylecia obowiązujących przepisów.

¹ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

² Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 19.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego w odniesieniu do gromadzenia danych dotyczących towarów, pasażerów i wypadków

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego³ ustanowiono wspólne ramy tworzenia, przekazywania, oceny i rozpowszechniania porównywalnych statystyk transportu kolejowego w Unii.
- (2) Statystyki dotyczące kolejowego transportu towarów i pasażerów są niezbędne do umożliwienia Komisji monitorowania i kształtowania wspólnej polityki transportowej oraz tych elementów polityki regionalnej i polityki w zakresie sieci transeuropejskich, które dotyczą transportu.
- (3) Statystyka dotycząca bezpieczeństwa kolei jest również niezbędna, aby umożliwić Komisji przygotowywanie i monitorowanie działań Unii w dziedzinie bezpieczeństwa transportu. Europejska Agencja Kolejowa gromadzi dane dotyczące wypadków na podstawie załącznika statystycznego do dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków.
- (4) Większość państw członkowskich przekazujących Komisji (Eurostatowi) dane na temat pasażerów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 91/2003 regularnie dostarcza te same dane do tymczasowego i ostatecznego zbioru danych.

³ Rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego, Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1.

- (5) Powinna istnieć równowaga pomiędzy potrzebami użytkowników a obciążeniem dla respondentów przy tworzeniu europejskiej statystyki.
- (6) W ramach swojej grupy roboczej i grupy zadaniowej ds. statystyki transportu kolejowego Eurostat przeprowadził analizę techniczną istniejących danych dotyczących statystyki transportu kolejowego gromadzonych na podstawie unijnych przepisów oraz polityki w zakresie rozpowszechniania tych danych, aby uprościć na tyle, na ile jest to możliwe, różne działania niezbędne do tworzenia statystyki, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności ostatecznego produktu z obecnymi i przyszłymi potrzebami użytkowników.
- (7) W sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat doświadczeń wyniesionych ze stosowania rozporządzenia (WE) nr 91/2003 Komisja stwierdza, że zmiany długoterminowe będą prawdopodobnie oznaczały wstrzymanie lub uproszczenie danych już gromadzonych na podstawie rozporządzenia, a zamierzeniem jest skrócenie okresu przekazywania danych w przypadku rocznych danych dotyczących pasażerów transportu kolejowego.
- (8) Rozporządzeniem (WE) nr 91/2003 powierzono Komisji uprawnienia do wykonania niektórych przepisów tego rozporządzenia. W związku z wejściem w życie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktatu”) uprawnienia powierzone Komisji na mocy tego rozporządzenia należy dostosować do postanowień art. 290 i 291 Traktatu.
- (9) Aby uwzględnić rozwój sytuacji w państwach członkowskich, a jednocześnie utrzymać gromadzenie zharmonizowanych danych dotyczących transportu kolejowego w całej Unii, a także zachować wysoką jakość danych przekazywanych przez państwa członkowskie, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu w celu dostosowania definicji i progów sprawozdawczości oraz treści załączników, a także określenia informacji, które mają być dostarczane.
- (10) Szczególnie istotne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Podczas przygotowywania i opracowywania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (11) Komisja powinna dopilnować, aby te akty delegowane nie nakładały znacznego dodatkowego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie oraz respondentów.
- (12) Aby zapewnić jednolite warunki do wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 91/2003 należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do określenia informacji, które mają być dostarczane do sprawozdań dotyczących jakości i porównywalności wyników. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego

2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁴.

- (13) Przeprowadzono konsultacje z Komitetem ds. Europejskiego Systemu Statystycznego.
- (14) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 91/2003,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 91/2003 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 skreśla się pkt 24-30;
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 10 aktów delegowanych w celu dostosowania fachowych definicji, o których mowa w ust. 1, oraz zapewnienia dodatkowych definicji w razie potrzeby uwzględnienia zmian, które wymagają określenia pewnego poziomu technicznej szczegółowości w celu zapewnienia harmonizacji statystyk.”;
- 2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 skreśla się lit. b), d) i h);
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Na podstawie załączników A i C państwa członkowskie przekazują dane dotyczące przedsiębiorstw:

 - (a) w których łączna wielkość transportu towarów wynosi co najmniej 200 mln ton-km lub co najmniej 500 000 ton;
 - (b) w których łączna wielkość transportu pasażerskiego wynosi co najmniej 100 mln pasażerów-km.
 - (c) Poniżej tych progów sprawozdawczość na podstawie załączników A i C jest nieobowiązkowa.”;
 - c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Na podstawie załącznika L państwa członkowskie przekazują łączne dane dla przedsiębiorstw poniżej progu, o którym mowa w ust. 2, jeśli dane te nie są zgłaszane na podstawie załączników A i C, jak określono w załączniku L.”;

⁴ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10 w odniesieniu do dostosowania treści załączników i progów sprawozdawczości, o których mowa w ust. 1 i 3 w celu uwzględnienia zmian gospodarczych i technicznych.”;

e) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Podczas wykonywania uprawnień zgodnie z niniejszym ustępem Komisja zapewnia, aby przyjęte akty delegowane nie nakładały na państwa członkowskie i respondentów dodatkowych znaczących obciążeń administracyjnych.”;

3) art. 5 ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) dane administracyjne, w tym dane gromadzone przez organy regulacyjne, w szczególności listy przewozowe kolejowego transportu towarowego, jeśli są dostępne;”;

4) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Rozpowszechnianie

Statystyka w oparciu o dane wyszczególnione w załącznikach A, C, E, F, G i L są rozpowszechniane przez Komisję (Eurostat).”;

5) w art. 8 dodaje się ustępy 3 i 4:

„3. Do celów niniejszego rozporządzenia kryteria jakości stosowane w odniesieniu do przekazywanych danych to kryteria wymienione w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 223/2009.

4. W drodze aktów wykonawczych Komisja określa metody, strukturę, okresowość i elementy zapewniające porównywalność dla standardowych sprawozdań na temat jakości danych. Wspomniane akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11.”;

6) skreśla się art. 9;

7) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 5, powierza się Komisji na czas nieokreślony, począwszy od dnia [Publications office: please insert the exact date of the entry into force of the amending Regulation].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 5, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień.

Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 5 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie bądź gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące na wniosek Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

8) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Komitet

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Europejskiego Systemu Statystycznego, ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

9) skreśla się art. 12;

10) skreśla się załączniki B, D, H oraz I;

11) załącznik C zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

12) dodaje się załącznik L w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZALĄCZNIK

„Załącznik C

ROCZNA STATYSTYKA TRANSPORTU PASAŻERÓW – SPRAWOZDAWCZOŚĆ SZCZEGÓŁOWA	
Lista zmiennych i jednostek miary	Transport pasażerów w: – liczbie pasażerów – pasażerach-km Ruch pociągów pasażerskich w: – pociągach-km
Okres bazowy	Rok
Częstotliwość	Corocznie
Lista tablic z rozbiciem dla każdej tablicy	Tablica C3: transport pasażerów według rodzaju transportu Tablica C4: międzynarodowy transport pasażerów według kraju rozpoczęcia i zakończenia podróży Tablica C5: ruch pociągów pasażerskich
Termin przekazywania danych	Osiem miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	2012
Uwagi	1. Rodzaj transportu podlega rozbiciu na: – krajowy – międzynarodowy 2. W przypadku tablic C3 i C4 państwa członkowskie przekazują dane zawierające informacje ze sprzedaży biletów poza krajem sprawozdawcą. Informacje te można uzyskać bezpośrednio od krajowych organów innych państw lub za pośrednictwem międzynarodowych rozwiązań w zakresie płatności za bilety.”

„Załącznik L

Tablica L.1

POZIOM DZIAŁALNOŚCI TRANSPORTOWEJ W ZAKRESIE TRANSPORTU TOWARÓW	
Lista zmiennych i jednostek miary	Transport towarów w: - tonach ogółem - tonach-km ogółem Ruch pociągów towarowych w: - pociągach-km ogółem
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Corocznie
Termin przekazywania danych	Pięć miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	201X
Uwagi	Tylko dla przedsiębiorstw, których łączna wielkość transportu towarów nie przekracza 200 mln ton-km i 500 000 ton i które nie są objęte sprawozdawczością na podstawie załącznika A (sprawozdawczość szczegółowa)

Tablica L.2

POZIOM DZIAŁALNOŚCI TRANSPORTOWEJ W ZAKRESIE TRANSPORTU PASAŻERÓW	
Lista zmiennych i jednostek miary	Transport pasażerów w: - liczbie pasażerów ogółem - pasażerach-km ogółem Ruch pociągów pasażerskich w: - pociągach-km ogółem
Okres bazowy	Jeden rok
Częstotliwość	Corocznie
Termin przekazywania danych	Osiem miesięcy od końca okresu bazowego
Pierwszy okres bazowy	201X
Uwagi	Tylko dla przedsiębiorstw, których łączna wielkość transportu pasażerskiego nie przekracza 100 mln pasażerów-km i które nie są objęte

	sprawozdawczością na podstawie załącznika C (sprawozdawczość szczegółowa)”
--	--