

# Dziennik Urzędowy L 343

## Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 55

14 grudnia 2012

Spis treści

## I Akty ustawodawcze

## ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1151/2012 z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie systemów jakości produktów rolnych i środków spożywczych ..... 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1152/2012 z dnia 21 listopada 2012 r. dotyczące zmiany rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 w sprawie ochrony i zrównoważonej eksploatacji zasobów rybołówstwa w ramach wspólnej polityki rybołówstwa ..... 30

## DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego <sup>(1)</sup> ..... 32
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/35/UE z dnia 21 listopada 2012 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy <sup>(1)</sup> 78

Cena: 7 EUR

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG
**PL**

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.



## I

(Akty ustawodawcze)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1151/2012

z dnia 21 listopada 2012 r.

## w sprawie systemów jakości produktów rolnych i środków spożywczych

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 43 ust. 2 i art. 118 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jakość i różnorodność unijnej produkcji rolnej oraz produkcji w zakresie rybołówstwa i akwakultury stanowią jeden z jej istotnych atutów, dając producentom unijnym przewagę konkurencyjną i przyczyniając się znacznie do utrzymania żywego dziedzictwa kulturalnego i kulinarnego Unii. Cechy te są owocem umiejętności i determinacji unijnych rolników i producentów, którzy zachowują tradycje, uwzględniając jednocześnie najnowsze zmiany w metodach produkcji i surowcach.
- (2) Wśród obywateli i konsumentów w Unii wzrasta zapotrzebowanie na produkty wysokiej jakości, a zarazem na produkty tradycyjne. Obywatele i konsumenci zwracają także uwagę na zachowanie różnorodności produkcji rolnej w Unii. Rodzi to popyt na produkty rolne lub

środki spożywcze o określonych specyficznych cechach, w szczególności związanych z ich pochodzeniem geograficznym.

- (3) Producenci będą w stanie nadal wytwarzać gamę różnorodnych wyrobów o wysokiej jakości jedynie wtedy, gdy za swą pracę otrzymają godziwe wynagrodzenie. W tym celu muszą mieć oni możliwość informowania kupujących i konsumentów o cechach swych wyrobów na zasadach uczciwej konkurencji. Muszą oni mieć również możliwość właściwego oznaczania swych produktów trafiających do obrotu.
- (4) Uruchamianie systemów jakości dla producentów, które będą wynagradzać ich za pracę włożoną w produkcję różnorodnych wyrobów o wysokiej jakości, może być korzystne dla gospodarki obszarów wiejskich. Dotyczy to w szczególności obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania, terenów górskich i regionów najbardziej oddalonych, gdzie sektor rolny ma znaczący udział w gospodarce, a koszty produkcji są wysokie. W ten sposób systemy jakości mogą wnieść swój wkład w politykę rozwoju obszarów wiejskich, oraz w politykę wsparcia dochodu i politykę rynkową w ramach wspólnej polityki rolnej (WPR) a także stanowić ich dopełnienie. W szczególności mogą wspomóc obszary, na których sektor rolny ma istotne znaczenie gospodarcze, a zwłaszcza obszary o niekorzystnych warunkach gospodarowania.
- (5) Priorytety polityczne strategii „Europa 2020” określone w komunikacie Komisji zatytułowanym „Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” obejmują cele zakładające osiągnięcie konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy i innowacji oraz wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną. Polityka jakości produktów rolnych powinna zatem zapewnić producentom właściwe instrumenty pozwalające na skuteczniejsze oznaczanie i promowanie tych spośród ich wyrobów, które mają określone cechy, chroniąc jednocześnie tych producentów przed nieuczciwymi praktykami.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 218 z 23.7.2011, s. 114.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 192 z 1.7.2011, s. 28.<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 września 2012 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 13 listopada 2012 r.

- (6) Należy przewidzieć środki uzupełniające, które będą zgodne z zasadami pomocniczości i proporcjonalności.
- (7) Środki polityki jakości produktów rolnych zostały ustanowione w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 1601/91 z dnia 10 czerwca 1991 r. ustanawiającym ogólne zasady definicji, opisu i prezentacji win aromatyzowanych, aromatyzowanych napojów winopodobnych i aromatyzowanych koktajli winopodobnych<sup>(1)</sup>; dyrektywie Rady 2001/110/WE z dnia 20 grudnia 2001 r. odnoszącej się do miodu<sup>(2)</sup> w szczególności w jej art. 2; rozporządzeniu Rady (WE) nr 247/2006 z dnia 30 stycznia 2006 r. w sprawie szczególnych działań w dziedzinie rolnictwa na rzecz regionów peryferyjnych Unii Europejskiej<sup>(3)</sup>, w szczególności w jego art. 14; rozporządzeniu Rady (WE) nr 509/2006 z dnia 20 marca 2006 r. w sprawie produktów rolnych i środków spożywczych będących gwarantowanymi tradycyjnymi specjalnościami<sup>(4)</sup>; rozporządzeniu Rady (WE) nr 510/2006 z dnia 20 marca 2006 r. w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych<sup>(5)</sup>; rozporządzeniu Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiającym wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”)<sup>(6)</sup>, w szczególności w części II, tytuł II, rozdział I, sekcja I oraz w sekcji Ia, podsekcja I; rozporządzeniu Rady (WE) nr 834/2007 z dnia 28 czerwca 2007 r. w sprawie produkcji ekologicznej i etykietowania produktów ekologicznych<sup>(7)</sup> oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 110/2008 z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie definicji, opisu, prezentacji, etykietowania i ochrony oznaczeń geograficznych napojów spirytusowych<sup>(8)</sup>.
- (8) Etykietowanie produktów rolnych i środków spożywczych powinno podlegać ogólnym zasadom ustanowionym w dyrektywie 2000/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 marca 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich w zakresie etykietowania, prezentacji i reklamy środków spożywczych<sup>(9)</sup>, w szczególności przepisom mającym na celu uniemożliwienie takiego etykietowania, które mogłoby dezorientować konsumentów lub wprowadzić ich w błąd.
- (9) W komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie polityki jakości produktów rolnych za priorytet uznano osiągnięcie poprawy ogólnej spójności i konsekwencji polityki jakości produktów rolnych.
- (10) System oznaczeń geograficznych dotyczący produktów rolnych i środków spożywczych i system gwarantowanych tradycyjnych specjalności mają pewne wspólne cele i przepisy.
- (11) Od pewnego czasu Unia stara się stosować podejście mające na celu uproszczenie ram regulacyjnych WPR. To podejście należy zastosować także wobec uregulowań dotyczących przepisów dotyczących polityki jakości produktów rolnych, nie kwestionując szczególnych cech tych produktów.
- (12) Niektóre uregulowania składające się na politykę jakości produktów rolnych zostały ostatnio poddane przeglądowi, ale nie zostały jeszcze w pełni wdrożone. Z tego też względu nie powinny być one objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. Można jednak włączyć je na późniejszym etapie – po pełnym wdrożeniu aktów prawnych.
- (13) W świetle powyższego, następujące przepisy należy scalić w jednolite ramy prawne obejmujące nowe lub znowelizowane przepisy rozporządzeń (WE) nr 509/2006 i (WE) nr 510/2006 a także te przepisy rozporządzeń (WE) nr 509/2006 i (WE) nr 510/2006, które pozostaną w mocy.
- (14) W celu zapewnienia jasności i przejrzystości należy zatem uchylić rozporządzenia (WE) nr 509/2006 i (WE) nr 510/2006 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.
- (15) Zakres stosowania niniejszego rozporządzenia należy ograniczyć do przeznaczonych do spożycia przez ludzi produktów rolnych, wymienionych w załączniku I do Traktatu oraz do wykazu produktów niewymienionych w tym załączniku, ściśle związanych z produkcją rolną lub z gospodarką obszarów wiejskich.
- (16) Stosowanie przepisów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu nie powinno mieć wpływu na istniejące prawodawstwo unijne dotyczące win, win aromatyzowanych, napojów spirytusowych, produktów rolnictwa ekologicznego lub regionów najbardziej oddalonych.
- (17) Zakres nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych należy ograniczyć do produktów, w przypadku których istnieje nierozłączny związek między cechami produktu lub środka spożywczego a obszarem geograficznym pochodzenia. Włączenie do obecnego systemu jedynie niektórych rodzajów czekolady jako wyrobów cukierniczych stanowi nieprawidłowość, którą należy naprawić.
- (18) Konkretnymi celami ochrony nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych są: zapewnienie rolnikom i producentom godziwego dochodu z tytułu własności i cech danego produktu lub sposobu jego wytwarzania, oraz dostarczenie jasnych informacji na temat produktów, których określone cechy mają związek z pochodzeniem geograficznym, co pozwoli konsumentom na podejmowanie bardziej świadomego wyboru co do zakupów.

(1) Dz.U. L 149 z 14.6.1991, s. 1.

(2) Dz.U. L 10 z 12.1.2002, s. 47.

(3) Dz.U. L 42 z 14.2.2006, s. 1.

(4) Dz.U. L 93 z 31.3.2006, s. 1.

(5) Dz.U. L 93 z 31.3.2006, s. 12.

(6) Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

(7) Dz.U. L 189 z 20.7.2007, s. 1.

(8) Dz.U. L 39 z 13.2.2008, s. 16.

(9) Dz.U. L 109 z 6.5.2000, s. 29.

- (19) Zapewnienie jednolitego poszanowania na terytorium całej Unii praw własności intelektualnej związanych z chronionymi w Unii nazwami jest priorytetem, którego realizacja może być skuteczniejsza na szczeblu unijnym.
- (20) Unijne ramy ochrony nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych, przewidujące wpisywanie ich do rejestru, ułatwiają rozwój tych instrumentów, ponieważ wynikające z nich spójniejsze podejście gwarantuje uczciwą konkurencję między producentami produktów opatrzonych tymi oznaczeniami i zwiększa wiarygodność samych produktów w oczach konsumentów. Należy wprowadzić przepis dotyczący wypracowywania nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych na szczeblu unijnym oraz promować tworzenie mechanizmów ich ochrony w państwach trzecich w ramach Światowej Organizacji Zdrowia (WTO) lub umów wielo- i dwustronnych, przyczyniając się tym samym do uznawania jakości produktów i modelu ich wytwarzania jako czynników przydających tym produktom wartości.
- (21) W świetle doświadczeń zebranych podczas wdrażania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2081/92 z dnia 14 lipca 1992 r. w sprawie ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia produktów rolnych i środków spożywczych<sup>(1)</sup> oraz rozporządzenia (WE) nr 510/2006 istnieje potrzeba, aby rozwiązać określone kwestie, objaśnić i uprościć niektóre przepisy oraz usprawnić procedury w ramach tego systemu.
- (22) W świetle obowiązującej praktyki należy precyzyjniej zdefiniować i utrzymać dwa odrębne instrumenty określające związek między produktem a obszarem geograficznym jego pochodzenia, mianowicie chronioną nazwę pochodzenia i chronione oznaczenie geograficzne. Należy jednakże przyjąć określone zmiany do przedmiotowych definicji – nie zmieniając koncepcji tych instrumentów – tak aby w większym stopniu uwzględniały one definicję oznaczeń geograficznych ustanowioną w Porozumieniu w sprawie handlowych aspektów praw własności intelektualnej i aby uprościć je i wyjaśnić, ułatwiając przedsiębiorcom ich zrozumienie.
- (23) Produkt rolny lub środek spożywczy opatrzony takim opisem geograficznym powinien spełniać określone warunki ustalone w specyfikacji, takie jak konkretne wymogi mające na celu ochronę zasobów naturalnych lub krajobrazu na obszarze, na którym jest produkowany, lub poprawę dobrostanu zwierząt gospodarskich.
- (24) Nazwy pochodzenia oraz oznaczenia geograficzne, które mają zostać objęte ochroną na terytoriach państw członkowskich, powinny być rejestrowane jedynie na szczeblu unijnym. Ze skutkiem od dnia złożenia wniosku o rejestrację na szczeblu unijnym państwa członkowskie powinny mieć możliwość przyznawania na szczeblu krajowym tymczasowej ochrony, która nie będzie miała wpływu na handel wewnątrzunijny ani międzynarodowy. Ochrona przysługująca na mocy niniejszego rozporządzenia od momentu dokonania rejestracji, powinna być dostępna na zasadach równości dla nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych państw trzecich, które spełniają stosowne kryteria oraz zostały objęte ochroną w ich kraju pochodzenia.
- (25) Procedura rejestracji na szczeblu unijnym powinna umożliwiać każdej, mającej uzasadniony interes osobie fizycznej lub prawnej z państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie, w którym złożono wniosek, lub z państwa trzeciego, wykonywanie przysługujących jej praw przez zgłaszanie sprzeciwu.
- (26) Wpis do rejestru chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych powinien również dostarczać informacji konsumentom oraz podmiotom uczestniczącym w handlu.
- (27) Unia negocjuje ze swoimi partnerami handlowymi umowy międzynarodowe, w tym umowy dotyczące ochrony nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych. Aby ułatwiać informowanie opinii publicznej o tym, które nazwy korzystają z tego typu ochrony, a w szczególności, aby zapewnić ochronę nazw i kontrolę nad sposobem ich wykorzystania, nazwy te mogą być wpisywane do rejestru chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych. Nazwy te należy wpisywać do rejestru, jako chronione oznaczenia geograficzne, chyba że w takich umowach międzynarodowych zostaną one wyraźnie oznaczone jako nazwy pochodzenia.
- (28) Ze względu na ich szczególnie charakter, w odniesieniu do chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych należy przyjąć przepisy szczegółowe dotyczące etykietowania, które będą zobowiązywać producentów do stosowania na opakowaniach odpowiednich unijnych symboli lub oznaczeń. W przypadku nazw unijnych należy wprowadzić obowiązek stosowania takich symboli lub oznaczeń, tak aby – z jednej strony – przybliżyć konsumentom tę kategorię produktów i związane z nimi gwarancje – a z drugiej strony – umożliwić zwiększenie rozpoznawalności tych produktów na rynku, ułatwiając w ten sposób kontrole. Uwzględniając wymogi WTO, korzystanie z tego rodzaju symboli lub oznaczeń powinno być dobrowolne dla państw trzecich w przypadku oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia.
- (29) Należy przyznać ochronę nazwom wpisanym do rejestru, tak aby zapewnić uczciwe korzystanie z tych nazw i zapobiec praktykom, które mogłyby wprowadzić w błąd konsumentów. Ponadto należy wyraźnie doprecyzować środki służące zapewnieniu ochrony oznaczeń geograficznych i nazw pochodzenia, w szczególności w zakresie roli odgrywanej przez grupy producentów oraz właściwe organy państw członkowskich.
- (30) Należy przewidzieć szczególne odstępstwa dopuszczające stosowanie przez okres przejściowy zarejestrowanej nazwy jednocześnie z innymi nazwami. Odstępstwa te

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 208 z 24.7.1992, s. 1.

należy uprościć i doprecyzować. W pewnych przypadkach, aby pokonać okresowe trudności i osiągnąć długoterminowy cel, jakim jest zagwarantowanie przestrzegania specyfikacji przez wszystkich producentów, takie odstępstwa mogą zostać przyznane na okres do 10 lat.

- (31) Należy doprecyzować zakres ochrony przyznawanej na mocy niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do ograniczeń w zakresie rejestracji nowych znaków towarowych ustanowionych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/95/WE z dnia 22 października 2008 r., tak aby zbliżyć do siebie przepisy państw członkowskich dotyczące znaków towarowych<sup>(1)</sup>, w przypadku których zachodzi konflikt z rejestracją chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych, tak jak ma to już miejsce w przypadku rejestracji nowych znaków towarowych na szczeblu unijnym. Takie doprecyzowanie jest także niezbędne w odniesieniu do właścicieli wcześniej nabytych praw własności intelektualnej, w szczególności tych, które dotyczą znaków towarowych i nazw homonimicznych zarejestrowanych, jako chronione nazwy pochodzenia lub chronione oznaczenia geograficzne.
- (32) Należy rozszerzyć ochronę nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych, tak aby uwzględnić przypadki niewłaściwego stosowania, imitowania i przywoływania zarejestrowanych nazw w przypadku towarów oraz usług, tak aby zagwarantować wysoki poziom ochrony i zrównać go z poziomem obowiązującym w sektorze wina. W przypadkach, w których produkty posiadające chronione nazwy pochodzenia i chronione oznaczenia geograficzne są wykorzystywane jako składniki, należy uwzględnić komunikat Komisji zatytułowany „Wytyczne w sprawie etykietowania środków spożywczych wykorzystujących produkty posiadające chronione nazwy pochodzenia (ChNP) i chronione oznaczenia geograficzne (ChOG) jako składniki”.
- (33) Nazwy już zarejestrowane na mocy rozporządzenia (WE) nr 510/2006 w dniu 3 stycznia 2013 r. powinny w sposób ciągły korzystać z ochrony na mocy niniejszego rozporządzenia i powinny zostać automatycznie włączone do rejestru.
- (34) Szczególnym celem systemu gwarantowanych tradycyjnych specjalności jest wspieranie producentów produktów tradycyjnych w informowaniu konsumentów o cechach stanowiących wartość dodaną ich produktów. W swoim obecnym kształcie system gwarantowanych tradycyjnych specjalności nie wykorzystuje jednak swojego potencjału, ponieważ zarejestrowano jedynie kilka nazw. Należy zatem poprawić, wyjaśnić i uściślić obowiązujące przepisy, tak aby sam system stał się bardziej zrozumiały, funkcjonalny i atrakcyjny dla potencjalnych wnioskodawców.
- (35) W ramach obecnego systemu możliwe jest zarejestrowanie nazwy do celów identyfikacyjnych bez zastrzeżenia tej nazwy w Unii. Ponieważ możliwość ta nie spotkała się z należyтым zrozumieniem wśród zainteresowanych stron, a funkcję identyfikowania tradycyjnych produktów – zgodnie z zasadą pomocniczości – można skuteczniej realizować na szczeblu regionalnym lub na

szczeblu państwa członkowskiego, należy znieść tę możliwość. W świetle zebranych doświadczeń niniejszy system powinien służyć jedynie zastrzeżeniu nazw na terytorium Unii.

- (36) Aby zapewnić, że w ramach niniejszego systemu rejestrowane będą nazwy prawdziwych produktów tradycyjnych, należy dostosować kryteria i warunki rejestracji nazw, w szczególności te dotyczące określenia „tradycyjności”, które powinno obejmować produkty, które produkowane są przez znacząco długi czas.
- (37) Aby zapewnić zgodność gwarantowanych tradycyjnych specjalności ze specyfikacją oraz ich jednorodny charakter, grupy producentów powinny same określać cechy produktu w specyfikacji. Producenci z państw trzecich powinni mieć możliwość zarejestrowania nazwy, jako gwarantowanej tradycyjnej specjalności.
- (38) Aby gwarantowane tradycyjne specjalności mogły zostać zastrzeżone, powinny zostać zarejestrowane na szczeblu unijnym. Wpis do rejestru powinien również dostarczać informacji konsumentom oraz podmiotom uczestniczącym w handlu.
- (39) Aby nie dopuścić do stworzenia nieuczciwych warunków konkurencji, każdy producent, w tym producent z państwa trzeciego, powinien mieć możliwość korzystania z zarejestrowanej nazwy gwarantowanej tradycyjnej specjalności pod warunkiem że dany produkt spełnia wymogi stosownej specyfikacji, a producent ten został objęty systemem kontroli. W przypadku gwarantowanej tradycyjnej specjalności produkowanej na terytorium Unii, na etykiecie powinien widnieć unijny symbol pozwalający na jednoznaczne skojarzenie z oznaczeniem „gwarantowana tradycyjna specjalność”.
- (40) Aby chronić zarejestrowane nazwy przed niewłaściwym wykorzystaniem lub przed praktykami, które mogłyby wprowadzać w błąd konsumentów, ich stosowanie powinno być zastrzeżone.
- (41) W przypadku nazw już zarejestrowanych na mocy rozporządzenia (WE) nr 509/2006, które – w dniu 3 stycznia 2013 r. – w innej sytuacji nie byłyby objęte jego zakresem, ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 509/2006 warunki stosowania tych nazw powinny zachować ważność w okresie przejściowym.
- (42) Należy wprowadzić procedurę rejestracji nazw, które zostały zarejestrowane bez ich zastrzeżenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 509/2006, umożliwiającą rejestrację z zastrzeżeniem nazwy.
- (43) Należy również przewidzieć środki przejściowe obowiązujące w odniesieniu do wniosków o rejestrację otrzymanych przez Komisję przed dniem 3 stycznia 2013 r.
- (44) Należy wprowadzić drugi poziom systemów jakości, oparty na określeniach jakościowych, które przydają produktom dodatkowej wartości, mogą być podane do wiadomości w ramach rynku wewnętrznego i są stosowane na zasadzie dobrowolności. Te określenia jakościowe stosowane fakultatywnie powinny odnosić się

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 299 z 8.11.2008, s. 25.

- do konkretnych cech horyzontalnych, dotyczących co najmniej jednej kategorii produktów, metody produkcji rolnej lub właściwości procesu przetwarzania, stosowanych w konkretnych dziedzinach. Stosowane fakultatywnie określenie jakościowe „produkt górski” jak dotąd spełniało te warunki i przydaje wartości produktom wprowadzanym do obrotu. Komisja może przyjmować wytyczne, aby ułatwić stosowanie dyrektywy 2000/13/WE w przypadkach, w których etykietowanie środków spożywczych może wprowadzić konsumentów w błąd w odniesieniu do określeń jakościowych stosowanych fakultatywnie, w tym określenia „produkt górski”.
- (45) Aby dać producentom z terenów górskich skuteczny instrument ułatwiający wprowadzenie na rynek ich produktów i zmniejszenie ryzyka dezorientacji konsumenta co do tego, czy produkty dostępne na rynku rzeczywiście pochodzą z terenów górskich, należy wprowadzić przepis określający na poziomie Unii stosowaną fakultatywnie określenie jakościowe dla produktów z terenów górskich. Określenie terenów górskich powinno być oparte na ogólnych kryteriach klasyfikacji stosowanych do identyfikacji terenów górskich w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1257/1999 z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich z Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej <sup>(1)</sup>.
- (46) Wartość dodana oznaczeń geograficznych oraz gwarantowanych tradycyjnych specjalności opiera się na zaufaniu konsumentów. Jej wiarygodność zależy od istnienia skutecznej weryfikacji i kontroli. Przedmiotowe systemy jakości należy objąć systemem monitorowania przewidującym kontrole urzędowe zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z prawem paszowym i żywnościowym oraz regułami dotyczącymi zdrowia zwierząt i dobrostanu zwierząt <sup>(2)</sup>; ten system monitorowania powinien obejmować system kontroli prowadzonych na wszystkich etapach produkcji, przetwarzania i dystrybucji. Aby wesprzeć państwa członkowskie w skuteczniejszym stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 882/2004 w zakresie kontroli oznaczeń geograficznych i gwarantowanych tradycyjnych specjalności, w niniejszym rozporządzeniu należy wprowadzić odniesienia do najistotniejszych artykułów.
- (47) Aby zagwarantować konsumentom szczególne cechy związane z oznaczeniami geograficznymi i gwarantowanymi tradycyjnymi specjalnościami, podmioty zaangażowane należy objąć systemem kontroli zgodności ze specyfikacją produktu.
- (48) Aby właściwe organy dawały gwarancję bezstronności i skuteczności, powinny one spełniać szereg kryteriów operacyjnych. Należy przewidzieć przepisy umożliwiające przekazywanie organom kontrolnym uprawnień do przeprowadzania określonych zadań kontrolnych.
- (49) W zakresie akredytacji organów kontrolnych należy wykorzystać normy europejskie (normy EN) opracowane przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) oraz normy międzynarodowe opracowane przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (ISO) a organy te powinny stosować wspomniane normy w swoich działaniach. Akredytacja tych organów powinna być dokonywana zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów na rynek <sup>(3)</sup>.
- (50) Informacje o działaniach kontrolnych w zakresie oznaczeń geograficznych i gwarantowanych tradycyjnych specjalności należy włączyć do wieloletnich krajowych planów kontroli oraz rocznych sprawozdań przygotowywanych przez państwa członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 882/2004.
- (51) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość pobierania opłat w celu pokrycia ponoszonych kosztów.
- (52) Istniejące przepisy dotyczące ciągłości korzystania z nazw, które są nazwami rodzajowymi, należy uściślić, tak aby terminy rodzajowe, które są podobne do nazwy lub określenia objętego ochroną lub zastrzeżeniem albo stanowią jej część, zachowały swój status nazwy rodzajowej.
- (53) Datą, według której ustanawiane będzie pierwszeństwo chronologiczne znaku towarowego i nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego powinna być: data złożenia wniosku o rejestrację znaku towarowego w Unii lub w państwach członkowskich oraz data złożenia w Komisji wniosku o ochronę nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego.
- (54) Należy utrzymać stosowanie przepisów dotyczących odmowy uznania nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego ze względu na konflikt z wcześniejszym znakiem towarowym lub współistnienia takich nazw lub oznaczeń.
- (55) Kryteria, zgodnie z którymi należy odmówić uznania późniejszych znaków towarowych lub – w przypadku ich rejestracji – unieważnić je ze względu na ich konflikt z wcześniejszymi nazwami pochodzenia lub oznaczeniami geograficznymi, powinny odpowiadać ustanowionemu zakresowi ochrony nazw pochodzenia lub oznaczeń geograficznych.
- (56) Na przepisy systemów ustanawiające prawa własności intelektualnej, a w szczególności przepisy ustanowione w ramach systemu jakości dotyczącego nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych lub przepisy ustanowione na mocy prawa o znakach towarowych, nie powinno wpływać zastrzeżenie nazw oraz ustanawianie oznaczeń i symboli na mocy systemów jakości dotyczących gwarantowanych tradycyjnych specjalności i określeń jakościowych stosowanych fakultatywnie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 160 z 26.6.1999, s. 80.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 165 z 30.4.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

- (57) Należy wyraźnie określić i uznać rolę grup. Grupy odgrywają kluczową rolę w procesie składania wniosku o rejestrację nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych oraz gwarantowanych tradycyjnych specjalności, a także w zmianach specyfikacji i wniosków o cofnięcie rejestracji. Grupa może także prowadzić działania związane z nadzorem nad realizacją ochrony zarejestrowanych nazw, zgodnością produkcji ze specyfikacją produktu, informowaniem o zarejestrowanej nazwie i jej promocją oraz zasadniczo wszelkie działania, których celem jest podniesienie wartości zarejestrowanych nazw i zwiększenie skuteczności systemów jakości. Powinna ponadto obserwować pozycję produktów na rynku. Działania te nie powinny jednakże ułatwiać zachowań antykonkurencyjnych, które byłyby niezgodne z art. 101 i art. 102 Traktatu, ani do takich zachowań prowadzić.
- (58) W celu zapewnienia, aby zarejestrowane nazwy pochodzenia i oznaczenia geograficzne oraz gwarantowane tradycyjne specjalności spełniały wymogi ustanowione w niniejszym rozporządzeniu, wnioski powinny być rozpatrywane przez organy krajowe danych państw członkowskich z zastrzeżeniem zgodności z minimalnymi wspólnymi przepisami, w tym z krajową procedurą sprzeciwu. Następnie wnioski powinny być zbadane przez Komisję w celu zapewnienia, że nie zawierają one żadnych oczywistych błędów oraz że uwzględniono prawo unijne i interesy zainteresowanych stron spoza państwa członkowskiego, w którym je złożono.
- (59) Należy umożliwić rejestrowanie jako nazwy pochodzenia i oznaczenia geograficzne oraz jako gwarantowane tradycyjne specjalności nazw dotyczących produktów pochodzących z państw trzecich, które spełniają warunki określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (60) Symbole, oznaczenia i skróty oznaczające uczestnictwo w systemie jakości oraz związane z nimi prawa należące do kompetencji Unii powinny być chronione zarówno w Unii, jak i w państwach trzecich, by zagwarantować, że stosowane są w odniesieniu do autentycznych produktów, a klienci nie są wprowadzani w błąd co do właściwości tych produktów. Ponadto, aby ochrona była skuteczna, Komisja powinna mieć dostęp do rozsądnej kwoty środków budżetowych na zasadzie scentralizowanej w ramach rozporządzenia Rady (WE) nr 1698/2005 z dnia 20 września 2005 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) <sup>(1)</sup> oraz zgodnie z art. 5 rozporządzenia Rady (WE) nr 1290/2005 z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie finansowania wspólnej polityki rolnej <sup>(2)</sup>.
- (61) Należy skrócić i usprawnić – w szczególności w zakresie procesu podejmowania decyzji – procedurę rejestracji chronionych nazw pochodzenia, chronionych oznaczeń geograficznych oraz gwarantowanych tradycyjnych specjalności, włącznie z okresem badania wniosku i okresem przysługującym na wniesienie sprzeciwu. Odpowiedzialność za proces podejmowania decyzji w sprawie rejestracji powinna ponosić Komisja, w określonych warunkach wspomagana przez państwa członkowskie. Należy ustanowić procedury umożliwiające zmianę specyfikacji produktów po ich rejestracji oraz cofnięcie rejestracji nazw, w szczególności jeżeli produkt przestał być zgodny ze stosowaną specyfikacją lub jeżeli dana nazwa nie jest już stosowana na rynku.
- (62) Należy przyjąć odpowiednie przepisy proceduralne ułatwiające transgraniczne składanie wspólnych wniosków o rejestrację chronionych nazw pochodzenia, chronionych oznaczeń geograficznych lub gwarantowanych tradycyjnych specjalności.
- (63) W celu umożliwienia Komisji uzupełniania lub zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu w odniesieniu do uzupełniania listy produktów określonej w załączniku I do niniejszego rozporządzenia; ustanawiania ograniczeń i odstępstw związanych z pochodzeniem paszy w przypadku nazwy pochodzenia; ustanawiania ograniczeń i odstępstw związanych z ubojem zwierząt lub pochodzeniem surowców; ustanawiania przepisów ograniczających zakres informacji zawartych w specyfikacjach; ustanawiania symboli unijnych; ustanawiania dodatkowych przepisów przejściowych celem ochrony praw i uzasadnionych interesów zainteresowanych producentów lub stron; dodatkowego uszczegóławiania kryteriów kwalifikowalności dla nazw gwarantowanych tradycyjnych specjalności; ustanawiania szczegółowych przepisów dotyczących kryteriów dla określenia jakościowych stosowanych fakultatywnie; zastrzegania dodatkowego określenia jakościowego stosowanego fakultatywnie, ustanawiając warunki jego użycia i zmieniając te warunki; ustanawiania odstępstw od używania określenia „produkt górski” i ustanawiania metod produkcji, i innych kryteriów istotnych dla stosowania tego określenia jakościowego stosowanego fakultatywnie, w szczególności ustanawiania warunków, na jakich dozwolone jest, by surowce lub pasze pochodziły spoza obszarów górskich; ustanawiania dodatkowych przepisów dotyczących określenia rodzajowego statusu terminów w Unii; ustanawiania przepisów określających stosowanie nazw odmian roślin lub gatunków zwierząt; określania zasad przeprowadzania krajowej procedury sprzeciwu w odniesieniu do wspólnych wniosków dotyczących terytorium więcej niż jednego kraju; oraz ogólnie w odniesieniu do uzupełniania przepisów dotyczących procesu składania wniosków, procedury sprzeciwu,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 277 z 21.10.2005, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 209 z 11.8.2005, s. 1.



procesu zmiany i cofnięcia rejestracji. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(64) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do ustanawiania przepisów dotyczących formularza specyfikacji; ustanawiania szczegółowych przepisów dotyczących kształtu i treści rejestru w odniesieniu do chronionych nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych; określania parametrów technicznych symboli i oznaczeń unijnych oraz zasad ich umieszczania na produktach, włącznie z właściwymi wersjami językowymi; przyznawania i przedłużania okresu przejściowego dla tymczasowych odstępstw dotyczących stosowania chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych; ustanawiania szczegółowych przepisów dotyczących formy i treści gwarantowanych tradycyjnych specjalności; ustanawiania przepisów dotyczących ochrony gwarantowanych tradycyjnych specjalności; ustanawiania wszelkich środków dotyczących form, procedur i innych szczegółów technicznych, koniecznych do stosowania tytułu IV; ustanawiania przepisów dotyczących stosowania określeń jakościowych stosowanych fakultatywnie; ustanawiania przepisów dotyczących jednolitej ochrony oznaczeń, skrótów i symboli systemów jakości; ustanawiania szczegółowych zasad dotyczących procedur, formy i przedstawiania wniosków dotyczących rejestracji i sprzeciwu; odrzucania wniosku; decydowania o rejestracji nazwy w przypadku, gdy nie zostało osiągnięte porozumienie; ustanawiania szczegółowych przepisów dotyczących procedur, formy i przedstawienia wniosku o zmianę; cofnięcia rejestracji chronionej nazwy pochodzenia lub chronionego oznaczenia geograficznego lub gwarantowanej tradycyjnej specjalności; ustanawiania szczegółowych przepisów dotyczących procedur i form procesu cofnięcia rejestracji oraz przedstawiania wniosków o cofnięcie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>(1)</sup>.

(65) W odniesieniu do ustanawiania i aktualizowania rejestrów chronionych nazw pochodzenia, chronionych oznaczeń geograficznych oraz gwarantowanych tradycyjnych specjalności, uznawanych na podstawie systemu; określania środków, przy pomocy których podaje się do wiadomości publicznej nazwy i adresy jednostek certyfikujących produkty; rejestracji nazwy, w przypadku gdy nie istnieje zawiadomienie o sprzeciwie lub uzasadnionym dopuszczalnym oświadczeniu o sprzeciwie lub gdy porozumienie nie zostało osiągnięte, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów wykonawczych bez stosowania rozporządzenia (UE) nr 182/2011,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

TYTUŁ I

## PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

### Cele

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest wspieranie producentów produktów rolnych i środków spożywczych w informowaniu kupujących i konsumentów o cechach produktów i środków spożywczych i związanej z nimi produkcji rolnej by tym samym zapewnić:

- uczciwą konkurencję – rolnikom i producentom produktów rolnych i środków spożywczych mających cechy i właściwości stanowiące wartość dodaną;
- dostęp konsumentów do wiarygodnych informacji na temat tych produktów;
- przestrzeganie praw własności intelektualnej; oraz
- integralność rynku wewnętrznego.

Środki określone w niniejszym rozporządzeniu mają za zadanie wspierać działalność rolno-przetwórczą oraz systemy rolne związane z produktami wysokiej jakości, by przyczynić się w ten sposób do osiągnięcia celów polityki rozwoju obszarów wiejskich.

2. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się systemy jakości, które stanowią podstawę do określania oraz – w stosownych przypadkach – ochrony nazw i określeń, które w szczególności wskazują lub opisują produkty rolne charakteryzujące się:

- cechami stanowiącymi wartość dodaną; lub
- właściwościami stanowiącymi wartość dodaną wynikającymi z metod produkcji rolnej lub przetwarzania wykorzystywanych przy ich wytwarzaniu albo wynikającymi z miejsca ich produkcji lub wprowadzenia do obrotu.

Artykuł 2

### Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie obejmuje produkty rolne przeznaczone do spożycia przez ludzi wymienione w załączniku I do Traktatu oraz inne produkty rolne i środki spożywcze wymienione w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.

Aby uwzględnić zobowiązania międzynarodowe lub nowe metody produkcji i surowce, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 56, w celu uzupełniania wykazu produktów zamieszczonego w załączniku I do niniejszego rozporządzenia. Produkty te muszą być ściśle powiązane z produktami rolnymi lub gospodarką wiejską.

2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do napojów spirytusowych, win aromatyzowanych ani produktów winiarskich określonych w załączniku XIb do rozporządzenia (WE) nr 1234/2007, z wyjątkiem octów winnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla innych szczegółowych przepisów unijnych dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, a w szczególności w zakresie jednolitej wspólnej organizacji rynków i do etykietowania żywności.

4. Do systemów jakości ustanowionych niniejszym rozporządzeniem nie stosuje się dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego <sup>(1)</sup>.

#### Artykuł 3

##### Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „systemy jakości” oznaczają systemy ustanowione na mocy tytułów II, III i IV;
- 2) „grupa” oznacza dowolne stowarzyszenie, niezależnie od jego formy prawnej, skupiające głównie producentów lub przetwórców, których działalność związana jest z tym samym produktem;
- 3) „tradycyjny” oznacza udokumentowany jako będący w użyciu na rynku krajowym przez okres umożliwiający przekaz z pokolenia na pokolenie; okres ten ma wynosić co najmniej 30 lat;
- 4) „etykietowanie” oznacza wszelkie wyrazy, dane szczegółowe, znaki towarowe, nazwy handlowe, ilustracje lub symbole odnoszące się do środków spożywczych i umieszczone na jakimkolwiek opakowaniu, dokumencie, uwadze, etykiecie, obwódce lub pierścieniu towarzyszącym lub odnoszącym się do takiego środka spożywczego;
- 5) „specyficzny charakter” w odniesieniu do produktu oznacza charakterystyczne właściwości procesu produkcji, które wyraźnie wyróżniają dany produkt spośród innych podobnych produktów należących do tej samej kategorii;
- 6) „terminy rodzajowe” oznaczają nazwy produktów, które – mimo, iż dotyczą miejsca, regionu lub kraju, w którym dany produkt został pierwotnie wytworzony lub wprowadzony na rynek – zostały przyjęte jako nazwy zwyczajowe danego produktu w Unii;
- 7) „etap produkcji” oznacza produkcję, przetwarzanie lub przygotowanie;
- 8) „produkty przetworzone” oznaczają środki spożywcze uzyskane w wyniku przetworzenia produktów nieprzetworzonych. Produkty przetworzone mogą zawierać składniki, które są niezbędne do ich wyprodukowania lub do nadania im specyficznego charakteru.

#### TYTUŁ II

### CHRONIONE NAZWY POCHODZENIA I CHRONIONE OZNACZENIA GEOGRAFICZNE

#### Artykuł 4

##### Cel

Ustanawia się system chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych, tak aby wesprzeć producentów wyrobów związanych z danym obszarem geograficznym poprzez:

- a) zagwarantowanie godziwych dochodów z tytułu właściwości wytwarzanych przez nich produktów;
- b) zapewnienie jednolitej ochrony nazw jako jednego z praw własności intelektualnej na terytorium Unii;
- c) udostępnienie konsumentom jasnych informacji na temat właściwości stanowiących wartość dodaną produktów.

#### Artykuł 5

### Wymogi dotyczące nazwy pochodzenia i oznaczeń geograficznych

1. Do celów niniejszego rozporządzenia „nazwa pochodzenia” to nazwa, którą określa się produkt:

- a) pochodzący z określonego miejsca, regionu lub, w wyjątkowych przypadkach, kraju,
- b) którego jakość lub cechy charakterystyczne są w istotnej lub wyłącznej mierze zasługą szczególnego środowiska geograficznego, na które składają się czynniki naturalne i ludzkie; oraz
- c) którego wszystkie etapy produkcji odbywają się na określonym obszarze geograficznym.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia „oznaczenie geograficzne” to nazwa, którą określa się produkt:

- a) pochodzący z określonego miejsca, regionu lub kraju;
- b) którego określona jakość, renoma lub inna cecha charakterystyczna w głównej mierze wynika z tego pochodzenia geograficznego; oraz
- c) którego przynajmniej jeden etap produkcji odbywa się na tym określonym obszarze geograficznym.

3. Niezależnie od ust. 1 niektóre nazwy traktuje się jako nazwy pochodzenia, nawet jeżeli surowce do odnośnych produktów pochodzą z obszaru geograficznego większego lub różniącego się od określanego obszaru geograficznego, pod warunkiem że:

- a) został określony obszar wytwarzania tych surowców;
- b) istnieją specjalne warunki wytwarzania tych surowców;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37.

- c) istnieje system kontroli zapewniający przestrzeganie warunków, o których mowa w lit. b); oraz
- d) dana nazwa pochodzenia była uznawana za nazwę pochodzenia w kraju, z którego się wywodzi, przed dniem 1 maja 2004 r.

Na potrzeby niniejszego ustępu za surowce uznaje się wyłącznie żywe zwierzęta, mięso i mleko.

4. Aby uwzględnić specyficzny charakter wytwarzania produktów pochodzenia zwierzęcego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 56, dotyczących ograniczeń i odstępstw w odniesieniu do pochodzenia paszy w przypadku nazwy pochodzenia.

Ponadto, aby uwzględnić specyficzny charakter niektórych produktów lub obszarów, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 56, dotyczących ograniczeń i odstępstw w związku z ubojem zwierząt lub pochodzeniem surowców.

Te ograniczenia i odstępstwa powinny uwzględniać, w oparciu o obiektywne kryteria, jakość lub praktykę i uznaną wiedzę praktyczną lub czynniki naturalne.

#### Artykuł 6

#### **Charakter nazwy rodzajowej, konflikty z nazwami odmian roślin i ras zwierząt, z homonimami i znakami towarowymi**

1. Nazw rodzajowych nie rejestruje się jako chronionych nazw pochodzenia lub chronionych oznaczeń geograficznych.

2. Nazwa nie może zostać zarejestrowana jako nazwa pochodzenia lub oznaczenie geograficzne, jeżeli koliduje ona z nazwą odmiany roślin lub rasy zwierząt, przez co istnieje prawdopodobieństwo wprowadzenia w błąd konsumentów co do prawdziwego pochodzenia produktu.

3. W przypadku wniosku o rejestrację nazwy, która jest w całości lub w części homonimiczna w stosunku do nazwy figurującej już w rejestrze ustanowionym na mocy art. 11, nazwa ta nie może zostać zarejestrowana, chyba że między homonimem rejestrowanym w drugiej kolejności a nazwą wpisaną już do rejestru istnieje wystarczające rozróżnienie w sferze lokalnej i tradycyjnej praktyki dotyczące warunków ich stosowania i prezentacji, przy czym należy uwzględnić potrzebę zapewnienia równego traktowania producentów i niewprowadzania w błąd konsumentów.

Nie rejestruje się homonimicznej nazwy wprowadzającej w błąd konsumenta, prowadzącej go do przekonania, że produkty pochodzą z innego obszaru, nawet jeżeli nazwa ta odpowiada rzeczywistemu terytorium, regionowi lub miejscu pochodzenia danych produktów.

4. W przypadku wniosku o rejestrację nazwy jako nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego, nazwa ta nie

zostaje zarejestrowana, jeżeli – przy uwzględnieniu renomy danego znaku towarowego, jego powszechnej znajomości oraz okresu, przez jaki jest on używany – rejestracja nazwy podanej we wniosku jako nazwy pochodzenia lub oznaczenie geograficzne mogłaby wprowadzić w błąd konsumentów, co do prawdziwej tożsamości produktu.

#### Artykuł 7

#### **Specyfikacja produktu**

1. Chroniona nazwa pochodzenia lub chronione oznaczenie geograficzne zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) nazwę, która ma zostać objęta ochroną jako nazwa pochodzenia lub oznaczenie geograficzne, w formie stosowanej w handlu lub w języku potocznym, wyłącznie w językach, które są lub dawniej były używane do opisu tego konkretnego produktu na określonym obszarze geograficznym;
- b) opis produktu, obejmujący – w stosownych przypadkach – surowce, a także główne fizyczne, chemiczne, mikrobiologiczne lub organoleptyczne cechy produktu;
- c) definicję obszaru geograficznego określonego na podstawie związku, o którym mowa w lit. f) ppkt (i) lub (ii) niniejszego ustępu oraz – w stosownych przypadkach – szczegółowe informacje świadczące o spełnieniu wymogów art. 5 ust. 3;
- d) dowody potwierdzające, że produkt pochodzi z określonego obszaru geograficznego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lub 2;
- e) opis metod pozyskiwania produktu oraz – w stosownych przypadkach – autentycznych i niezmiennych lokalnych metod, a także informacje dotyczące pakowania, jeżeli grupa składająca wniosek zdecyduje o ich uwzględnieniu i przedstawi wystarczające i odnoszące się wyłącznie do danego produktu uzasadnienie, dlaczego zapewnienie jakości, pochodzenia lub kontroli wymaga, aby pakowanie odbywało się na określonym obszarze geograficznym, z uwzględnieniem przepisów unijnych, w szczególności dotyczących swobodnego przepływu towarów i swobodnego świadczenia usług;
- f) szczegółowe informacje określające następujące kwestie:
- (i) związek między jakością lub cechami charakterystycznymi produktu a środowiskiem geograficznym, o którym mowa w art. 5 ust. 1, lub;
- (ii) zależnie od przypadku, związek między określoną jakością, renomą lub inną cechą charakterystyczną produktu a pochodzeniem geograficznym, o którym mowa w art. 5 ust. 2;
- g) nazwy i adresy organów lub, o ile są dostępne, nazwy i adresy jednostek dokonujących kontroli zgodności z wymogami specyfikacji produktu na mocy art. 37 oraz ich szczegółowe zadania;

h) wszelkie szczegółowe zasady dotyczące etykietowania danego produktu.

2. Aby zagwarantować, że informacje zawarte w specyfikacjach produktów są istotne i konkretne, Komisja jest uprawniona zgodnie z art. 56 do przyjmowania aktów delegowanych ustanawiających przepisy ograniczające zakres informacji zawartych w specyfikacjach, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, gdy takie ograniczenie jest niezbędne, by uniknąć zbyt obszernych wniosków o rejestrację.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące formatu specyfikacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

#### Artykuł 8

##### Treść wniosków o rejestrację

1. Wniosek o rejestrację nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego zgodnie z art. 49 ust. 2 lub 5, zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) nazwę i adres grupy składającej wniosek oraz organów lub, o ile są dostępne, jednostek dokonujących kontroli zgodności z wymogami specyfikacji produktu;
- b) specyfikację produktu, o której mowa w art. 7;
- c) jednolity dokument, w którym uwzględnia się następujące informacje:
  - (i) główne punkty specyfikacji produktu: nazwę, opis produktu, w tym – w stosownych przypadkach – szczególne zasady dotyczące pakowania i etykietowania, oraz związłą definicję obszaru geograficznego;
  - (ii) opis związku między produktem a środowiskiem geograficznym lub pochodzeniem geograficznym, o których mowa w art. 5 ust. 1 lub 2, w zależności od przypadku, w tym – w stosownych przypadkach – włącznie z elementami szczególnymi opisu produktu lub metody produkcji, które uzasadniają ten związek.

Wniosek, o którym mowa w art. 49 ust. 5, zawiera ponadto dowód świadczący o tym, że nazwa danego produktu jest chroniona w jego kraju pochodzenia.

2. Dokumentacja wniosku, o której mowa w art. 49 ust. 4, obejmuje:

- a) nazwę i adres grupy składającej wniosek;
- b) jednolity dokument, o którym mowa w ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu;
- c) oświadczenie państwa członkowskiego, że uznało ono wniosek złożony przez grupę i będący przedmiotem pozytywnej decyzji za spełniający wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i przepisach przyjętych na jego mocy;
- d) odesłanie do publikacji specyfikacji produktu.

#### Artykuł 9

##### Tymczasowa ochrona krajowa

Państwo członkowskie może – wyłącznie na zasadzie tymczasowej – przyznać danej nazwie ochronę na szczeblu krajowym na mocy niniejszego rozporządzenia, ze skutkiem od dnia, w którym w Komisji został złożony wniosek o rejestrację.

Tego rodzaju ochrona na szczeblu krajowym ustaje z dniem, w którym podjęta zostaje decyzja w sprawie rejestracji na mocy niniejszego rozporządzenia albo wniosek zostaje wycofany.

W przypadku gdy nazwa nie zostanie zarejestrowana na mocy niniejszego rozporządzenia, za konsekwencje takiej ochrony na szczeblu krajowym odpowiada wyłącznie zainteresowane państwo członkowskie.

Środki podejmowane przez państwa członkowskie na mocy akapitu pierwszego wywołują skutki jedynie na szczeblu krajowym i nie mają wpływu na handel wewnątrzunijny lub międzynarodowy.

#### Artykuł 10

##### Podstawy sprzeciwu

1. Uzasadnione oświadczenie o sprzeciwie, o którym mowa w art. 51 ust. 2, jest dopuszczalne jedynie, jeżeli Komisja otrzyma je w terminie, określonym w tym ustępie, oraz jeżeli:

- a) wykazano w nim niezgodność z warunkami, o których mowa w art. 5 i art. 7 ust. 1;
- b) wykazano w nim, że rejestracja proponowanej nazwy byłaby sprzeczna z art. 6 ust. 2, 3 lub 4;
- c) wykazano w nim, że rejestracja proponowanej nazwy zagrażałaby istnieniu całkowicie lub częściowo identycznej nazwy lub znaku towarowego albo istnieniu produktów, które były zgodnie z prawem wprowadzane do obrotu przez okres co najmniej pięciu lat przed datą publikacji przewidzianą w art. 50 ust. 2 lit. a); lub
- d) przedstawiono w nim szczegółowe informacje, na podstawie których można wnioskować, że nazwa, której dotyczy wniosek o rejestrację, jest nazwą rodzajową.

2. Podstawy sprzeciwu podlegają ocenie w odniesieniu do terytorium Unii.

#### Artykuł 11

##### Rejestr chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych

1. Komisja przyjmuje akty wykonawcze bez zastosowania procedury, o której mowa w art. 57 ust. 2, ustanawiając i aktualizując powszechnie dostępny rejestr chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych uznanych na mocy niniejszego systemu.

2. Do rejestru można wpisywać oznaczenia geograficzne odnoszące się do produktów państw trzecich chronionych w Unii na mocy porozumień międzynarodowych, w których Unia uczestniczy jako umawiająca się strona. Nazwy te wpisywane są do rejestru jako chronione oznaczenia geograficzne, chyba że w wymienionych porozumieniach zostały one wyraźnie oznaczone jako chronione nazwy pochodzenia w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące kształtu i treści tego rejestru. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

4. Komisja upowszechnia i regularnie aktualizuje wykaz umów międzynarodowych, o których mowa w ust. 2, oraz wykaz oznaczeń geograficznych chronionych na mocy tych umów.

#### Artykuł 12

##### Nazwy, symbole i oznaczenia

1. Chronione nazwy pochodzenia oraz chronione oznaczenia geograficzne mogą być wykorzystywane przez dowolny podmiot wprowadzający na rynek produkt zgodny z odpowiednią specyfikacją.

2. Ustanawia się symbole unijne służące popularyzacji chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych.

3. W przypadku produktów pochodzących z Unii, które wprowadzane są na rynek pod chronioną nazwą pochodzenia lub chronionym oznaczeniem geograficznym zarejestrowanym zgodnie z procedurami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, na etykietach znajdują się związane z nimi symbole unijne. Ponadto zarejestrowana nazwa produktu powinna znajdować się w tym samym polu widzenia. Na etykietach można umieścić określenia „chroniona nazwa pochodzenia” lub „chronione oznaczenie geograficzne” lub odpowiednie skróty: „ChNP” lub „ChOG”.

4. Ponadto na etykietach można umieścić również: przedstawienia graficzne obszaru geograficznego pochodzenia, o którym mowa w art. 5, oraz tekst, elementy graficzne lub symbole odnoszące się do państwa członkowskiego lub regionu, w którym znajduje się obszar geograficzny pochodzenia.

5. Nie naruszając przepisów dyrektywy 2000/13/WE, na etykietach można umieszczać znaki wspólne wskazujące pochodzenie geograficzne, o których mowa w art. 15 dyrektywy 2008/95/WE, wraz z określeniem „chroniona nazwa pochodzenia” lub „chronione oznaczenie geograficzne”.

6. W przypadku produktów pochodzących z państw trzecich wprowadzanych na rynek pod nazwą wpisaną do rejestru, na etykietach można umieścić oznaczenia, o których mowa w ust. 3, lub powiązane z nimi symbole unijne.

7. Aby zapewnić konsumentom dostęp do właściwych informacji, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 56 ustanawiających symbole unijne.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające parametry techniczne symboli i oznaczeń unijnych oraz zasady ich umieszczania na produktach wprowadzanych na rynek, jako chronione nazwy pochodzenia lub chronione oznaczenia geograficzne, włącznie z zasadami dotyczącymi właściwych wersji językowych, które należy stosować. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

#### Artykuł 13

##### Ochrona

1. Zarejestrowane nazwy są chronione przed:

- wszelkim bezpośrednim lub pośrednim wykorzystywaniem w celach komercyjnych nazwy zarejestrowanej w odniesieniu do produktów nieobjętych rejestracją, jeśli produkty te są porównywalne do produktów zarejestrowanych pod tą nazwą lub jeśli jej stosowanie stanowi wykorzystywanie renomy chronionej nazwy, w tym również w sytuacji, gdy produkty te są wykorzystywane jako składnik;
- wszelkiego rodzaju niewłaściwym stosowaniem, imitacją lub przywołaniem, nawet jeśli podano prawdziwe pochodzenie produktów lub usług lub jeśli chroniona nazwa została przetłumaczona lub towarzyszą jej określenia takie jak: „styl”, „typ”, „metoda”, „zgodnie z recepturą stosowaną”, „imitacja” i tym podobne, w tym jeśli produkty te są wykorzystywane jako składnik;
- wszelkimi innymi fałszywymi lub mylącymi wskazaniami odnoszącymi się do pochodzenia, charakteru lub podstawowych właściwości produktu, które są podane na opakowaniu wewnętrznym lub zewnętrznym, w materiale reklamowym lub dokumentach odnoszących się do danego produktu oraz opakowaniem produktu w pojemnik mogący przekazać fałszywe wrażenie co do jego pochodzenia;
- wszelkimi innymi praktykami mogącymi wprowadzić konsumentów w błąd co do prawdziwego pochodzenia produktu.

Jeżeli w chronionej nazwie pochodzenia lub chronionym oznaczeniu geograficznym zawarta jest nazwa produktu uznawana za nazwę rodzajową, korzystania z tej nazwy rodzajowej nie uznaje się za sprzeczne z akapitem pierwszym lit. a) lub b).

2. Chronione nazwy pochodzenia i chronione oznaczenia geograficzne nie stają się nazwami rodzajowymi.

3. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie kroki administracyjne i sądowe, aby zapobiegać niezgodnemu z prawem stosowaniu chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych, o którym mowa w ust. 1, lub powstrzymywać je w odniesieniu do produktów, które są produkowane lub wprowadzane do obrotu w tym państwie członkowskim.

W tym celu państwa członkowskie wyznaczają organy odpowiedzialne za podejmowanie tych kroków zgodnie z procedurami określonymi przez każde poszczególne państwo członkowskie.

Organy te muszą dawać odpowiednie gwarancje obiektywności i bezstronności i dysponować wykwalifikowanym personelem oraz zasobami koniecznymi do wykonywania swych funkcji.

#### Artykuł 14

### Związki między znakami towarowymi, nazwami pochodzenia i oznaczeniami geograficznymi

1. Jeżeli na mocy niniejszego rozporządzenia zarejestrowano nazwę pochodzenia lub oznaczenie geograficzne, odmawia się rejestracji znaku towarowego, którego stosowanie byłoby sprzeczne z art. 13 ust. 1 i który odnosi się do tego samego rodzaju produktu, w przypadku gdy wniosek o rejestrację tego znaku towarowego został złożony po terminie złożenia w Komisji wniosku o rejestrację nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego.

Znaki towarowe zarejestrowane z naruszeniem akapitu pierwszego są unieważniane.

Przepisy niniejszego ustępu stosuje się niezależnie od przepisów dyrektywy 2008/95/WE.

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 6 ust. 4, znak towarowy, którego stosowanie jest sprzeczne z art. 13 ust. 1, w odniesieniu do którego – w dobrej wierze – złożono wniosek, dokonano rejestracji lub – jeżeli stosowne prawodawstwo dopuszcza taką możliwość – nabyto go przez używanie na terytorium Unii przed datą przedłożenia Komisji wniosku o ochronę nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego, może pozostać w użyciu w odniesieniu do tego samego produktu, a okres jego używania może być przedłużany niezależnie od rejestracji nazwy pochodzenia lub oznaczenia geograficznego, pod warunkiem że brak jest podstaw do jego unieważnienia lub wygaśnięcia na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 207/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego<sup>(1)</sup> lub dyrektywy 2008/95/WE. W takich przypadkach dozwolone jest stosowanie zarówno chronionej nazwy pochodzenia lub chronionego oznaczenia geograficznego, jak i odpowiednich znaków towarowych.

#### Artykuł 15

### Okresy przejściowe dla stosowania chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych

1. Bez uszczerbku dla art. 14, Komisja może przyjmować akty wykonawcze przyznające okres przejściowy do pięciu lat, by w przypadku produktów pochodzących z państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, których nazwa składa się z nazwy będącej w sprzeczności z art. 13 ust. 1 lub zawiera taką nazwę, umożliwić dalsze stosowanie oznaczenia, z którym zostały wprowadzone do obrotu, pod warunkiem że w dopuszczalnym oświadczeniu o sprzeciwie na mocy art. 49 ust. 3 lub art. 51 wykazano, że:

- rejestracja tej nazwy zagroziłaby istnieniu całkowicie lub częściowo identycznej nazwy; lub
- produkty te znajdują się na rynku w sposób zgodny z prawem pod tą nazwą na danym terytorium od co

najmniej pięciu lat poprzedzających datę publikacji przewidzianej w art. 50 ust. 2 lit. a).

Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa art. 57 ust. 2.

2. Bez uszczerbku dla przepisów art. 14, Komisja może przyjmować akty wykonawcze przedłużające do 15 lat okres przejściowy, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w należycie uzasadnionych przypadkach, jeżeli wykazano, że:

- oznaczenie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, było używane zgodnie z prawem w sposób konsekwentny i sprawiedliwy przez okres co najmniej 25 lat, zanim wniosek o rejestrację został przedłożony Komisji;
- korzystanie z oznaczenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu nigdy nie było podyktowane chęcią odniesienia korzyści z renomy zarejestrowanej nazwy oraz wykazano, że nie doszło do wprowadzenia konsumentów w błąd co do prawdziwego pochodzenia danego produktu ani nie było takiego zagrożenia.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

3. Przy stosowaniu nazwy, o której mowa w ust. 1 i 2, na etykiecie umieszcza się wyraźne i widoczne oznaczenie kraju pochodzenia.

4. Aby pokonać okresowe trudności w osiągnięciu długoterminowego celu, jakim jest zapewnienie przestrzegania specyfikacji przez wszystkich producentów na danym obszarze, państwo członkowskie może przyznać okres przejściowy do 10 lat ze skutkiem od dnia złożenia w Komisji wniosku, pod warunkiem że dane podmioty wprowadzają przedmiotowy produkt na rynek w sposób zgodny z prawem, stosując przedmiotowe nazwy nieprzerwanie przez okres co najmniej pięciu lat poprzedzających złożenie wniosku w organach tych państw członkowskich, oraz że podniosły tę kwestię podczas krajowej procedury sprzeciwu, o której mowa w art. 49 ust. 3.

Akapit pierwszy stosuje się odpowiednio do chronionej nazwy pochodzenia lub chronionego oznaczenia geograficznego odnoszących się do obszaru geograficznego położonego w państwie trzecim, z wyjątkiem procedury sprzeciwu.

Takie okresy przejściowe są wymieniane w dokumentacji wniosku, o której mowa w art. 8 ust. 2.

#### Artykuł 16

### Przepisy przejściowe

1. Nazwy wpisane do rejestru przewidzianego w art. 7 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 510/2006 zostają automatycznie wpisane do rejestru, o którym mowa w art. 11 niniejszego rozporządzenia. Odpowiednie specyfikacje produktu uznaje się za specyfikacje produktów, o których mowa w art. 7 niniejszego rozporządzenia. Wszelkie szczególne przepisy przejściowe związane z tymi rejestracjami nadal pozostają w mocy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 78 z 24.3.2009, s. 1.

2. Aby chronić prawa i uzasadnione interesy przedmiotowych producentów lub zainteresowanych stron, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych dotyczących dodatkowych przepisów przejściowych.

3. Niniejsze rozporządzenie nie narusza jakiegokolwiek prawa współistnienia uznanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 510/2006 w stosunku do nazw pochodzenia i oznaczeń geograficznych, z jednej strony, oraz znaków towarowych, z drugiej.

### TYTUŁ III

## GWARANTOWANE TRADYCYJNE SPECJALNOŚCI

### Artykuł 17

#### Cel

System gwarantowanych tradycyjnych specjalności ustanawia się w celu chronienia tradycyjnych metod produkcji i przepisów kulinarnych przez wspieranie producentów produktów tradycyjnych we wprowadzaniu tych produktów na rynek i informowaniu konsumentów o cechach tradycyjnych przepisów kulinarnych i produktów stanowiących wartość dodaną.

### Artykuł 18

#### Kryteria

1. Nazwa kwalifikuje się do zarejestrowania jako gwarantowana tradycyjna specjalność, jeżeli opisuje ona określony produkt lub środek spożywczy, który:

- a) otrzymano z zastosowaniem sposobu produkcji, przetwarzania lub składu odpowiadającego tradycyjnej praktyce w odniesieniu do tego produktu lub środka spożywczego; lub
- b) został wytworzony z surowców lub składników, które są tradycyjnie stosowane.

2. Aby nazwa mogła zostać zarejestrowana, jako gwarantowana tradycyjna specjalność musi ona:

- a) być tradycyjnie stosowana w odniesieniu do określonego produktu; lub
- b) oznaczać tradycyjny lub specyficzny charakter danego produktu.

3. Jeżeli w procedurze sprzeciwu na mocy art. 51 wykazano, że nazwa jest również używana w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim, aby rozróżnić porównywalne produkty lub produkty mające tę samą lub podobną nazwę, w decyzji o rejestracji podjętej zgodnie z art. 52 ust. 3 można przewidzieć, że nazwie gwarantowanej tradycyjnej specjalności towarzyszy oświadczenie „wytworzono zgodnie z tradycją ...”, bezpośrednio po którym umieszczona jest nazwa kraju lub regionu.

4. Nazwy nie można zarejestrować, jeżeli odnosi się ona jedynie do właściwości o charakterze ogólnym mających zastosowanie wobec szeregu produktów, lub do właściwości przewidzianych przez określone prawodawstwo unijne.

5. W celu zagwarantowania sprawnego funkcjonowania przedmiotowego systemu, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych dotyczących dodatkowego uszczegółowienia kryteriów kwalifikowalności wymienionych w niniejszym artykule.

### Artykuł 19

## Specyfikacja produktu

1. Gwarantowana tradycyjna specjalność zawiera następujące informacje:

- a) nazwę będącą przedmiotem wniosku o rejestrację we właściwych wersjach językowych;
- b) opis produktu, w tym jego główne cechy fizyczne, chemiczne, mikrobiologiczne lub organoleptyczne, wskazujące na specyficzny charakter produktu;
- c) opis metody produkcji, której przestrzegać muszą producenci, w tym – w stosownych przypadkach – charakteru i cech wykorzystywanych surowców lub składników, oraz metody przygotowania produktu; oraz
- d) główne elementy stanowiące o tradycyjnym charakterze produktu.

2. W celu zagwarantowania, że informacje zawarte w specyfikacjach produktów są istotne i konkretne, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych ustanawiających przepisy ograniczające informacje zawarte w specyfikacji, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w przypadku gdy takie ograniczenie jest konieczne do uniknięcia przesadnie dużych objętościowo wniosków o rejestrację.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające zasady dotyczące formy specyfikacji. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

### Artykuł 20

## Treść wniosków o rejestrację

1. Wniosek o rejestrację nazwy, jako gwarantowanej tradycyjnej specjalności, o którym mowa w art. 49 ust. 2 lub 5, zawiera następujące informacje:

- a) nazwę i adres grupy składającej wniosek;
- b) specyfikację produktu, o której mowa w art. 19.

2. Dokumentacja wniosku, o której mowa w art. 49 ust. 4, obejmuje:

- a) elementy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu; oraz
- b) oświadczenie państwa członkowskiego stwierdzające, że uznało ono wniosek złożony przez grupę i kwalifikujący się do wydania pozytywnej decyzji za spełniający wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu i przepisach przyjętych na jego mocy.

## Artykuł 21

### Podstawa do sprzeciwu

1. Uzasadnione oświadczenie o sprzeciwie, o którym mowa w art. 51 ust. 2, jest dopuszczalne jedynie wtedy, gdy Komisja otrzyma je przed wygaśnięciem stosownego terminu oraz gdy:

- a) przedstawiono w nim należycie uzasadnione powody świadczące o tym, że proponowana rejestracja jest niezgodna z warunkami niniejszego rozporządzenia; lub
- b) wykazuje ono, że stosowanie nazwy jest zgodne z prawem, szeroko znane i jest gospodarczo znaczące w przypadku podobnych produktów rolnych lub środków spożywczych.

2. Kryteria, o których mowa w ust. 1 lit. b), ocenia się w odniesieniu do terytorium Unii.

## Artykuł 22

### Rejestr gwarantowanych tradycyjnych specjalności

1. Komisja, bez stosowania procedury, o której mowa w art. 57 ust. 2, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające i aktualizujące powszechnie dostępny rejestr gwarantowanych tradycyjnych specjalności uznanych na mocy niniejszego systemu.

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące formy i treści tego rejestru. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

## Artykuł 23

### Nazwy, symbole i oznaczenia

1. Nazwa zarejestrowana jako gwarantowana tradycyjna specjalność może być wykorzystywana przez dowolny podmiot wprowadzający na rynek produkt zgodny z odpowiednią specyfikacją.

2. Ustanawia się symbol unijny służący do reklamowania systemu gwarantowanych tradycyjnych specjalności.

3. W przypadku produktów pochodzących z Unii, które są wprowadzane na rynek, jako gwarantowane tradycyjne specjalności zarejestrowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na etykietach – nie naruszając przepisów ust. 4 – umieszcza się symbol, o którym mowa w ust. 2. Nazwa danego produktu powinna ponadto znajdować się w tym samym polu widzenia. Na etykiecie można również umieścić oznaczenie „gwarantowana tradycyjna specjalność” lub odpowiadający mu skrót „GTS”.

W przypadku gwarantowanych tradycyjnych specjalności produkowanych poza terytorium Unii umieszczenie symbolu na etykiecie jest fakultatywne.

4. Aby zagwarantować, że konsumenci otrzymują właściwe informacje, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych ustanawiających symbol unijny.

Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – określać parametry techniczne unijnego symbolu i oznaczenia oraz zasady ich wykorzystywania na produktach opatrzonych nazwą „gwarantowana tradycyjna specjalność”, łącznie z właściwymi wersjami językowymi, które należy stosować. Te akty

wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

## Artykuł 24

### Ograniczenie stosowania zarejestrowanych nazw

1. Zarejestrowane nazwy są chronione przed wszelkiego rodzaju niewłaściwym stosowaniem, imitacją lub przywołaniem oraz przed wszelkimi innymi praktykami, które mogłyby wprowadzić w błąd konsumentów.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby opisy handlowe stosowane na szczeblu krajowym nie prowadziły do mylenia stosownych nazw z nazwami, które są zarejestrowane.

3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące ochrony gwarantowanych tradycyjnych specjalności. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

## Artykuł 25

### Przepisy przejściowe

1. Nazwy zarejestrowane zgodnie z art. 13 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 509/2006 zostają automatycznie wpisane do rejestru, o którym mowa w art. 22 niniejszego rozporządzenia. Odpowiednie specyfikacje są traktowane, jako specyfikacje, o których mowa w art. 19 niniejszego rozporządzenia. Wszelkie szczególne przepisy przejściowe związane z tymi rejestracjami nadal obowiązują.

2. Nazwy zarejestrowane zgodnie z wymogami ustanowionymi w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 509/2006, w tym nazwy zarejestrowane na podstawie wniosków, o których mowa w art. 58 ust. 1 akapit drugi niniejszego rozporządzenia, można nadal stosować na warunkach przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 509/2006 do dnia 4 stycznia 2023 r., chyba że państwa członkowskie stosują procedurę, o której mowa w art. 26 niniejszego rozporządzenia.

3. Aby chronić prawa i uzasadnione interesy przedmiotowych producentów lub zainteresowanych stron, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych ustanawiających dodatkowe przepisy przejściowe.

## Artykuł 26

### Procedura uproszczona

1. Na wniosek danej grupy państwo członkowskie może przedstawić Komisji, nie później niż dnia 4 stycznia 2016 r., nazwy gwarantowanych tradycyjnych specjalności, które są zarejestrowane zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 509/2006 oraz które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Przed przedstawieniem danej nazwy państwo członkowskie inicjuje procedurę sprzeciwu zdefiniowaną w art. 49 ust. 3 i 4.

Jeżeli podczas tej procedury zostanie wykazane, że przedmiotowa nazwa jest również wykorzystywana w odniesieniu do porównywalnych produktów lub produktów mających tę samą lub podobną nazwę, nazwa ta może zostać uzupełniona terminem identyfikującym jej tradycyjny lub specyficzny charakter.



Grupa z państwa trzeciego może przedstawić takie nazwy Komisji bezpośrednio albo za pośrednictwem organów tego państwa trzeciego.

2. Komisja publikuje nazwy, o których mowa w ust. 1 wraz ze specyfikacjami dla każdej takiej nazwy w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w ciągu dwóch miesięcy od ich otrzymania.

3. Zastosowanie mają art. 51 i 52.

4. Po zakończeniu procedury sprzeciwu Komisja w stosownych przypadkach dostosowuje wpisy do rejestru określonego w art. 22. Za odpowiednie specyfikacje uznaje się specyfikacje, o których mowa w art. 19.

#### TYTUŁ IV

### OKREŚLENIA JAKOŚCIOWE STOSOWANE FAKULTATYWNIE

#### Artykuł 27

##### Cel

Ustanawia się system określeń jakościowych stosowanych fakultatywnie, którego celem jest ułatwienie przekazywania przez producentów na rynku wewnętrznym informacji o cechach i właściwościach stanowiących wartość dodaną produktów rolnych.

#### Artykuł 28

##### Przepisy krajowe

Państwa członkowskie mogą utrzymać krajowe przepisy dotyczące określeń jakościowych stosowanych fakultatywnie nieobjętych niniejszym rozporządzeniem, pod warunkiem że takie przepisy są zgodne z prawem unijnym.

#### Artykuł 29

##### Określenia jakościowe stosowane fakultatywnie

1. Określenia jakościowe stosowane fakultatywnie spełniają następujące kryteria:

- a) określenie nawiązuje do cechy co najmniej jednej kategorii produktów lub właściwości produkcji rolnej lub procesu przetwarzania, które mają zastosowanie na konkretnych obszarach;
- b) stosowanie określenia przydaje wartości dodanej danemu produktowi w porównaniu z produktami podobnego rodzaju; oraz
- c) określenie ma wymiar europejski.

2. Z niniejszego systemu wyklucza się te określenia jakościowe stosowane fakultatywnie, które opisują właściwości techniczne produktu w celu zastosowania obowiązkowych norm handlowych i których celem nie jest informowanie konsumentów o tych właściwościach produktów.

3. Określenia jakościowe stosowane fakultatywnie wykluczają określenia zastrzeżone stosowane fakultatywnie, które

wspierają i uzupełniają specyficzne normy handlowe określone na podstawie sektorowej lub na podstawie kategorii produktu.

4. Aby uwzględnić specyficzny charakter niektórych sektorów, a także oczekiwania konsumentów, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych ustanawiających szczegółowe przepisy dotyczące kryteriów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające wszelkie środki dotyczące form, procedur i innych szczegółów technicznych, konieczne do stosowania niniejszego tytułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

6. Przy przyjmowaniu aktów delegowanych lub wykonawczych zgodnie z ust. 4 i 5 niniejszego artykułu Komisja uwzględnia wszelkie stosowne normy międzynarodowe.

#### Artykuł 30

##### Zastrzeżenia i zmiany

1. Aby uwzględnić oczekiwania konsumentów, rozwój wiedzy naukowej i technicznej, sytuację na rynku oraz zmiany w zakresie norm handlowych i norm międzynarodowych, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych dotyczących zastrzeżenia dodatkowego określenia jakościowego stosowanego fakultatywnie i ustanawiających warunki jego stosowania.

2. W należycie uzasadnionych przypadkach i w celu uwzględnienia odpowiedniego stosowania dodatkowego określenia jakościowego stosowanego fakultatywnie Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych ustanawiających zmiany warunków stosowania, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

#### Artykuł 31

##### Produkty górskie

1. Określenie „produkt górski” ustanawia się, jako określenie jakościowe stosowane fakultatywnie.

Określenie to jest stosowane wyłącznie do opisu przeznaczonych do spożycia przez ludzi produktów wymienionych w załączniku I do Traktatu, w odniesieniu do których:

- a) zarówno surowce, jak i pasza dla zwierząt gospodarskich pochodzą przede wszystkim z obszarów górskich;
- b) w przypadku produktów przetwarzanych przetwarzanie odbywa się również na obszarach górskich.

2. Na potrzeby niniejszego artykułu obszary górskie w Unii to obszary wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1257/1999. W stosunku do produktów z państw trzecich obszary górskie to obszary oficjalnie określone jako obszary górskie przez państwo trzecie lub te, które spełniają kryteria równoważne kryteriom wymienionym w art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1257/1999.

3. W należycie uzasadnionych przypadkach i po to, by uwzględnić naturalne ograniczenia wpływające na produkcję rolną w obszarach górskich, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych ustanawiających odstępstwa od warunków stosowania, o których mowa ust. 1 niniejszego artykułu. W szczególności Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego ustanawiającego warunki, na jakich dozwolone jest, by surowce lub pasze pochodziły spoza obszarów górskich, warunki, na jakich dozwolone jest przetwarzanie produktów poza obszarami górskimi na obszarze geograficznym, który zostanie zdefiniowany, oraz ustanawiającego definicję tego obszaru geograficznego.

4. W celu uwzględnienia naturalnych ograniczeń wpływających na produkcję rolną w obszarach górskich, Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 56, aktów delegowanych dotyczących ustanowienia metod produkcji i innych kryteriów mających znaczenie dla stosowania określenia jakościowego stosowanego fakultatywnie ustanowionego w ust. 1 niniejszego artykułu.

#### Artykuł 32

### Produkt rolnictwa wyspiarskiego

Najpóźniej dnia 4 stycznia 2014 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące kwestii nowego określenia, „produkt rolnictwa wyspiarskiego”. Określenie to może być stosowane wyłącznie do opisu przeznaczonych do spożycia przez ludzi produktów wymienionych w załączniku I do Traktatu, wytworzonych z surowców pochodzących z wysp. Ponadto, by określenie to mogło być stosowane do produktów przetworzonych, przetwarzanie takie również musi odbywać się na wyspach, w przypadkach gdy w zasadniczy sposób wpływa to na szczególne cechy charakterystyczne produktu końcowego.

Sprawozdaniu temu, o ile jest to konieczne, towarzyszą odpowiednie wnioski ustawodawcze dotyczące zastrzeżenia określenia jakościowego stosowanego fakultatywnie: „produkt rolnictwa wyspiarskiego”.

#### Artykuł 33

### Ograniczenia stosowania

1. Określenie jakościowe stosowane fakultatywnie może być stosowane jedynie w odniesieniu do produktów, które spełniają odpowiednie warunki stosowania.

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące stosowania określeń jakościowych stosowanych fakultatywnie. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

#### Artykuł 34

### Monitorowanie

Państwa członkowskie w oparciu o analizę ryzyka przeprowadzają kontrole, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszego tytułu, zaś w przypadku naruszenia przepisów stosują odpowiednie sankcje administracyjne.

#### Tytuł V

### PRZEPISY WSPÓLNE

#### ROZDZIAŁ I

### Kontrole urzędowe dotyczące chronionych nazw pochodzenia, chronionych oznaczeń geograficznych i gwarantowanych tradycyjnych specjalności

#### Artykuł 35

### Zakres stosowania

Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się w odniesieniu do systemów jakości opisanych w tytule II i tytule III.

#### Artykuł 36

### Wyznaczenie właściwego organu

1. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 882/2004 państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za kontrole urzędowe przeprowadzane w celu sprawdzenia zgodności z wymogami prawnymi związanymi z systemami jakości ustanowionymi na mocy niniejszego rozporządzenia.

Procedury i wymogi rozporządzenia (WE) nr 882/2004 stosuje się odpowiednio do kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z wymogami prawnymi związanymi z systemami jakości obejmującymi wszystkie produkty wymienione w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.

2. Właściwe organy, o których mowa w ust. 1, muszą dawać odpowiednie gwarancje obiektywności i bezstronności oraz dysponować wykwalifikowanym personelem i zasobami niezbędnymi do sprawowania swoich funkcji.

3. Kontrole urzędowe obejmują:

- a) sprawdzenie, czy produkt jest zgodny ze stosowaną specyfikacją produktu; oraz
- b) monitorowanie stosowania zarejestrowanych nazw w odniesieniu do produktu wprowadzonego na rynek zgodnie z art. 13 w przypadku nazw zarejestrowanych na mocy tytułu II oraz zgodnie z art. 24 w przypadku nazw zarejestrowanych na mocy tytułu III.

#### Artykuł 37

### Kontrola zgodności ze specyfikacją produktu

1. W odniesieniu do chronionych nazw pochodzenia, chronionych oznaczeń geograficznych i gwarantowanych tradycyjnych specjalności, które odnoszą się do produktów pochodzących z terytorium Unii, kontrola zgodności ze specyfikacją produktu przed jego wprowadzeniem do obrotu jest dokonywana przez:

- a) jeden lub kilka właściwych organów, o których mowa w art. 36 niniejszego rozporządzenia; lub
- b) jeden lub więcej organów kontrolnych w rozumieniu art. 2 pkt 5 rozporządzenia (WE) nr 882/2004, działających jako jednostki certyfikujące produkty.

Koszty takiej kontroli zgodności ze specyfikacją produktu mogą być ponoszone przez podmioty podlegające kontroli. Państwa członkowskie mogą również uczestniczyć w tych kosztach.

2. W odniesieniu do nazw pochodzenia, oznaczeń geograficznych i gwarantowanych tradycyjnych specjalności, które odnoszą się do produktów pochodzących z państw trzecich, kontrola zgodności ze specyfikacją produktu przed jego wprowadzeniem do obrotu jest dokonywana przez:

- a) jeden lub kilka organów publicznych wyznaczonych przez państwo trzecie; lub
- b) jedną lub kilka jednostek certyfikujących produkty.

3. Państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej nazwę i adres organów i jednostek, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i okresowo aktualizują te informacje.

Komisja podaje do wiadomości publicznej nazwę i adres organów i jednostek, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, i okresowo aktualizuje te informacje.

4. Komisja może, bez stosowania procedury, o której mowa w art. 57 ust. 2, przyjmować akty wykonawcze określające środki, przy pomocy których podaje się do wiadomości publicznej nazwy i adresy jednostek certyfikujących produkty, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

#### Artykuł 38

##### **Nadzór nad stosowaniem nazw na rynku**

Państwa członkowskie przekazują do wiadomości Komisji nazwy i adresy właściwych organów, o których mowa w art. 36. Komisja podaje do wiadomości publicznej nazwy i adresy tych organów.

Państwa członkowskie przeprowadzają, w oparciu o analizę ryzyka, kontrole mające zapewnić zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia, a w przypadku naruszeń, podejmują wszelkie niezbędne środki.

#### Artykuł 39

##### **Delegowanie zadań organom kontrolnym przez właściwe organy**

1. Właściwe organy mogą delegować – zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 882/2004 – określone zadania związane z kontrolami urzędowymi systemów jakości jednemu lub kilku organom kontrolnym.

2. Takie organy kontrolne podlegają akredytacji zgodnie z normą europejską EN 45011 lub ISO/IEC Guide 65 (Ogólne wymagania dla organów obsługujących systemy certyfikacji produktów).

3. Akredytacja, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, może zostać przeprowadzona wyłącznie przez:

- a) krajową jednostkę akredytującą na terytorium Unii, zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 765/2008; lub

- b) jednostkę akredytującą poza terytorium Unii, która jest sygnatariuszem wielostronnej umowy o uznawaniu pod auspicjami Międzynarodowego Forum Akredytacyjnego.

#### Artykuł 40

##### **Planowanie działań kontrolnych i sprawozdawczość na ich temat**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby kontrole dotyczące zobowiązań na mocy niniejszego rozdziału zostały wyraźnie uwzględnione w oddzielnej sekcji w ramach wieloletnich krajowych planów kontroli, zgodnie z art. 41, 42 i 43 rozporządzenia (WE) nr 882/2004.

2. Roczne sprawozdania dotyczące kontroli zobowiązań ustanowionych na mocy niniejszego rozporządzenia zawierają osobną sekcję poświęconą informacjom wymienionym w art. 44 rozporządzenia (WE) nr 882/2004.

#### ROZDZIAŁ II

##### **Wyjątki w niektórych przypadkach wcześniejszego stosowania**

#### Artykuł 41

##### **Terminy rodzajowe**

1. Nie naruszając przepisów art. 13, niniejsze rozporządzenie nie wpływa na stosowanie terminów, które w Unii mają status terminów rodzajowych, nawet jeżeli taki termin rodzajowy stanowi część nazwy, która jest chroniona na mocy systemu jakości.

2. Aby ustalić, czy termin stał się rodzajowy czy nie, uwzględnia się wszystkie stosowne czynniki, w szczególności:

- a) bieżącą sytuację w obszarach konsumpcji;
- b) stosowne krajowe lub unijne akty prawne.

3. Aby w pełni chronić prawa zainteresowanych stron, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych ustanawiających dodatkowe przepisy dotyczące określania rodzajowego statusu terminu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

#### Artykuł 42

##### **Odmiany roślin i rasy zwierząt**

1. Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza wprowadzenia do obrotu produktu, którego etykieta zawiera nazwę lub termin, które są chronione lub zastrzeżone na mocy systemu jakości opisanego w tytułach II, III lub IV i które zawierają lub obejmują nazwę odmiany roślin lub rasy zwierząt, pod warunkiem że:

- a) dany produkt powstał z wykorzystaniem wskazanej odmiany lub rasy lub został z nich otrzymany;
- b) nie dochodzi do wprowadzenia w błąd konsumentów;

- c) stosowanie nazwy danej odmiany lub rasy mieści się w ramach uczciwej konkurencji;
- d) stosowanie przedmiotowych nazw nie prowadzi do nadużycia renomy chronionego terminu; oraz
- e) w przypadku systemu jakości opisanego w tytule II, produkcja i wprowadzanie na rynek produktu wykroczyły poza obszar jego pochodzenia przed datą złożenia wniosku o rejestrację oznaczenia geograficznego.

2. Aby dodatkowo uściślić zakres praw i wolności podmiotów sektora rolno-spożywczego odnośnie do stosowania nazw odmian roślin lub ras zwierząt, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych w odniesieniu do przepisów regulujących stosowanie tych nazw.

#### Artykuł 43

### Stosunek do własności intelektualnej

Systemy jakości opisane w tytułach III i IV nie naruszają przepisów unijnych ani przepisów państw członkowskich regulujących kwestie własności intelektualnej, w szczególności przepisów dotyczących nazw pochodzenia, oznaczeń geograficznych i znaków towarowych jak również praw przyznaných na mocy tych przepisów.

#### ROZDZIAŁ III

### Oznaczenia i symbole systemów jakości oraz rola producentów

#### Artykuł 44

### Ochrona oznaczeń i symboli

1. Oznaczenia, skróty i symbole mogą być stosowane tylko w związku z produktami wytworzonymi zgodnie z przepisami systemu jakości, do którego się one odnoszą. Dotyczy to w szczególności następujących oznaczeń, skrótów i symboli:
- a) „chroniona nazwa pochodzenia”, „chronione oznaczenie geograficzne”, „oznaczenie geograficzne”, „ChNP”, „ChOG”, oraz powiązane z nimi symbole, zgodnie z tytułem II;
  - b) „gwarantowana tradycyjna specjalność”, „GTS”, oraz powiązany z nim symbol, zgodnie z tytułem III;
  - c) „produkt górski”, zgodnie z tytułem IV.

2. Zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1290/2005 Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) może, z inicjatywy Komisji lub w jej imieniu, w sposób scentralizowany finansować wsparcie administracyjne w zakresie: rozwoju, działań przygotowawczych, monitorowania, wsparcia administracyjnego i prawnego, ochrony prawnej, opłat rejestracyjnych, opłat za przedłużenie ważności, opłat za usługi z tytułu monitorowania zgłaszanych znaków towarowych, opłat z tytułu spraw sądowych i wszelkich innych powiązanych środków, niezbędnych do ochrony stosowania oznaczeń, skrótów i symboli odnoszących się do systemów jakości przed niewłaściwym stosowaniem, imitowaniem bądź przywoływaniem lub przed wszelkimi innymi praktykami, które mogłyby wprowadzić w błąd konsumentów, na terytorium Unii i w państwach trzecich.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące jednolitej ochrony oznaczeń, skrótów i symboli, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

#### Artykuł 45

### Rola grup

1. Bez uszczerbku dla szczegółowych przepisów dotyczących organizacji producentów i organizacji międzybranżowych ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 1234/2007, grupom przysługuje prawo do:

- a) udziału w działaniach, których celem jest zapewnienie gwarancji jakości, renomy i autentyczności produktów danej grupy na rynku, poprzez monitorowanie stosowania nazw w handlu oraz – tam gdzie to konieczne – poprzez informowanie właściwych organów, o których mowa w art. 36, lub jakiegokolwiek innego właściwego organu na mocy przepisów art. 13 ust. 3;
- b) podejmowania działań, których celem jest zapewnienie odpowiedniej ochrony prawnej chronionej nazwie pochodzenia lub chronionemu oznaczeniu geograficznemu i intelektualnym prawom własności, które są z nimi bezpośrednio związane;
- c) przygotowywanie działań informacyjnych i promocyjnych, których celem jest przekazywanie konsumentom wiedzy o cechach produktów stanowiących ich wartość dodaną;
- d) rozwoju działań związanych z zapewnianiem zgodności produktu z jego specyfikacją;
- e) podejmowania działań mających na celu poprawę funkcjonowania systemu, w tym do rozwijania wiedzy fachowej na temat gospodarki, przygotowywania analiz gospodarczych, upowszechniania informacji gospodarczych na temat systemu i świadczenia usług doradczych na rzecz producentów;
- f) przyjmowania środków służących zwiększaniu wartości produktów i – tam gdzie to konieczne – podejmowania kroków służących zapobieganiu wszelkim środkom, które są lub mogą być szkodliwe dla wizerunku tych produktów lub służących przeciwdziałaniu tym środkom.

2. Państwa członkowskie mogą zachęcać – używając środków administracyjnych – do tworzenia i funkcjonowania grup na swoich terytoriach. Ponadto państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy grup, o których mowa w art. 3 pkt 2. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

#### Artykuł 46

### Prawo do korzystania z systemów

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy podmiot przestrzegający przepisów dotyczących systemów jakości określonych w tytule II i III był uprawniony do objęcia go systemem kontroli zgodności ustanowionym w art. 37.

2. Podmioty, które przetwarzają i przechowują produkt wprowadzany na rynek oznaczony jako gwarantowana tradycyjna specjalność, chroniona nazwa pochodzenia lub chronione oznaczenie geograficzne, lub takie, które wprowadzają przedmiotowe produkty do obrotu, również podlegają kontroli ustanowionej w I niniejszego tytułu.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby podmioty chcące przestrzegać przepisów systemu jakości określonego w tytułach III i IV miały taką możliwość i nie napotykały przeszkód w uczestnictwie mających charakter dyskryminacyjny lub pozbawionych obiektywnych podstaw.

#### Artykuł 47

##### Opłaty

Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 882/2004, w szczególności przepisów tytułu II rozdział VI, państwa członkowskie mogą pobierać opłaty mające pokryć koszty zarządzania systemami jakości ponoszone przez te państwa, w tym koszty poniesione z tytułu obsługi wniosków, oświadczeń o sprzeciwie, wniosków o zmiany i wniosków o cofnięcie rejestracji przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

#### ROZDZIAŁ IV

### **Proces składania wniosków i rejestracji w odniesieniu do do nazw pochodzenia, oznaczeń geograficznych oraz gwarantowanych tradycyjnych specjalności**

#### Artykuł 48

##### Zakres procesu składania wniosków

Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się w odniesieniu do systemów jakości ustanowionych w tytule II i tytule III.

#### Artykuł 49

##### Wniosek o rejestrację nazw

1. Wnioski o rejestrację nazw w ramach systemów jakości, o których mowa w art. 48, mogą składać wyłącznie grupy pracujące z produktami, których nazwa ma być zarejestrowana. W przypadku „chronionych nazw pochodzenia” lub „chronionych oznaczeń geograficznych” oznaczających transgraniczny obszar geograficzny lub w przypadku „gwarantowanych tradycyjnych specjalności” kilka grup z różnych państw członkowskich lub państw trzecich może złożyć wspólny wniosek o rejestrację.

Pojedyncza osoba fizycznej lub prawna może być traktowana jako grupa, o ile zostanie wykazane, że zostały spełnione są łącznie następujące dwa warunki:

- dana osoba jest jedynym producentem, który chce złożyć wniosek o rejestrację;
- w odniesieniu do chronionych nazw pochodzenia i chronionych oznaczeń geograficznych zdefiniowany obszar geograficzny ma cechy znacznie różniące się od cech obszarów sąsiadujących lub cechy danego produktu różnią się od cech produktów produkowanych na sąsiednich obszarach.

2. Jeżeli wniosek złożony w ramach systemu określonego w tytule II dotyczy obszaru geograficznego położonego w państwie członkowskim, lub wniosek złożony w ramach systemu określonego w tytule III został przygotowany przez grupę, której siedziba znajduje się w państwie członkowskim, wniosek ten kierowany jest do organów tego państwa członkowskiego.

Państwo członkowskie bada wniosek przy wykorzystaniu właściwych środków, aby sprawdzić, czy jest on uzasadniony i czy spełnia wymogi danego systemu.

3. Państwo członkowskie – w ramach badania wniosku, o którym mowa w ust. 2 akapit drugi niniejszego artykułu – wszczyna krajową procedurę sprzeciwu, która zapewnia odpowiednie opublikowanie wniosku i pozostawia rozsądny okres, w którym każda osoba fizyczna lub prawna mająca uzasadniony interes oraz mająca siedzibę lub miejsce pobytu na terytorium tego państwa, może wnieść sprzeciw wobec wniosku.

Państwo członkowskie analizuje dopuszczalność sprzeciwów otrzymanych w ramach systemu określonego w tytule II w świetle kryteriów, o których mowa w art. 10 ust. 1, lub dopuszczalność sprzeciwów otrzymanych w ramach systemu określonego w tytule III w świetle kryteriów, o których mowa w art. 21 ust. 1.

4. Jeżeli – po dokonaniu oceny wszelkich otrzymanych sprzeciwów – państwo członkowskie uzna, że wymogi niniejszego rozporządzenia zostały spełnione, może podjąć decyzję pozytywną i przekazać dokumentację wniosku Komisji. W takim przypadku informuje ono Komisję o dopuszczalnych sprzeciwach zgłoszonych przez osoby fizyczne lub prawne, które w sposób zgodny z prawem wprowadziły odnośne produkty na rynek, używając przedmiotowych nazw nieprzerwanie przez co najmniej pięć lat poprzedzających datę publikacji, o której mowa w ust. 3.

Państwo członkowskie zapewnia, aby wydana przez nie pozytywna decyzja została podana do wiadomości publicznej, oraz aby wszelkie osoby fizyczne i prawne mające uzasadniony interes miały możliwość złożenia odwołania.

Państwo członkowskie zapewnia publikację tej wersji specyfikacji produktu, na której oparta jest jego pozytywna decyzja, i umożliwia elektroniczny dostęp do specyfikacji produktu.

W odniesieniu do chronionej nazwy pochodzenia i chronionego oznaczenia geograficznego państwo członkowskie zapewnia również, aby została należycie opublikowana ta wersja specyfikacji produktu, na której oparta jest decyzja Komisji zgodnie z art. 50 ust. 2.

5. Jeżeli wniosek złożony w ramach systemu określonego w tytule II dotyczy obszaru geograficznego położonego w państwie trzecim, lub jeżeli wniosek złożony w ramach systemu określonego w tytule III został przygotowany przez grupę, której siedziba znajduje się w państwie trzecim, wniosek ten składany jest w Komisji – bezpośrednio lub za pośrednictwem organów danego państwa trzeciego.

6. Dokumenty, o których mowa w niniejszym artykule, są przesyłane do Komisji w jednym z języków urzędowych Unii.

7. Aby usprawnić proces składania wniosków, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych określających zasady przeprowadzania krajowej procedury sprzeciwu w odniesieniu do wspólnych wniosków dotyczących terytorium więcej niż jednego kraju oraz uzupełniających przepisy dotyczące procesu składania wniosków.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące procedur, form i przedstawiania wniosków, w tym wniosków dotyczących więcej niż jednego terytorium krajowego. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

#### Artykuł 50

### Badanie wniosku przez Komisję i publikacja otwierająca procedurę sprzeciwu

1. Komisja bada każdy wniosek otrzymany na mocy art. 49 przy wykorzystaniu właściwych środków, aby sprawdzić, czy jest on uzasadniony i czy spełnia wymogi danego systemu. Badanie wniosku nie powinno trwać dłużej niż sześć miesięcy. Gdy ten termin zostanie przekroczony Komisja pisemnie powiadamia wnioskodawcę o powodach tego przekroczenia.

Komisja co najmniej raz w miesiącu podaje do wiadomości publicznej wykaz nazw, w odniesieniu do których złożono w Komisji wniosek o rejestrację, wraz z datą ich przedłożenia.

2. Jeżeli po rozpatrzeniu wniosku zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy Komisja uzna, że wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu zostały spełnione, publikuje ona w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* następujące informacje:

- a) w przypadku wniosków złożonych w ramach systemu określonego w tytule II, dokument jednolity oraz odesłanie do publikacji specyfikacji produktu;
- b) w przypadku wniosków złożonych w ramach systemu określonego w tytule III, specyfikację.

#### Artykuł 51

### Procedura sprzeciwu

1. Zawiadomienie o sprzeciwie może zostać złożone w Komisji w terminie trzech miesięcy od dnia publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przez organy państwa członkowskiego lub państwa trzeciego albo osobę fizyczną lub prawną mającą uzasadniony interes oraz mającą siedzibę na terytorium państwa trzeciego.

Każda osoba fizyczna lub prawna mająca uzasadniony interes, mająca siedzibę lub miejsce pobytu na terytorium państwa członkowskiego innego niż państwo, z którego pochodzi złożony wniosek, może przedłożyć zawiadomienie o sprzeciwie w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę, w terminie, który umożliwia zgłoszenie sprzeciwu zgodnie z akapitem pierwszym.

Zawiadomienie o sprzeciwie zawiera oświadczenie, że wniosek może naruszać warunki określone w niniejszym rozporządze-

niu. Zawiadomienie o sprzeciwie, które nie zawiera takiego oświadczenia jest nieważne.

Komisja bezzwłocznie przekazuje zawiadomienie o sprzeciwie organowi lub jednostce, która złożyła wniosek.

2. Jeżeli w Komisji złożono zawiadomienie o sprzeciwie, a w ślad za nim w terminie dwóch miesięcy złożono uzasadnione oświadczenie o sprzeciwie, Komisja sprawdza dopuszczalność tego uzasadnionego oświadczenia o sprzeciwie.

3. W terminie dwóch miesięcy od otrzymania dopuszczalnego uzasadnionego oświadczenia o sprzeciwie Komisja wzywa organ lub osobę, które zgłosiły sprzeciw, oraz organ lub jednostkę, która złożyła wniosek, do podjęcia odpowiednich konsultacji przez rozsądny okres czasu, który nie może przekroczyć trzech miesięcy.

Organ lub osoba, która zgłosiła sprzeciw oraz organ lub jednostka, która złożyła wniosek, bez zbędnej zwłoki rozpoczynają takie konsultacje. Wzajemnie dostarczają sobie odnośnych informacji, by ocenić, czy wniosek o rejestrację jest zgodny z warunkami niniejszego rozporządzenia. W przypadku braku porozumienia informacje te są również przekazywane Komisji.

W każdym momencie w ciągu tych trzech miesięcy Komisja na wniosek wnioskodawcy może przedłużyć termin konsultacji maksymalnie o trzy miesiące.

4. Jeżeli w wyniku odpowiednich konsultacji, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu dokonano znaczących zmian w szczegółowych informacjach opublikowanych zgodnie z art. 50 ust. 2, Komisja powtarza procedurę badania wniosku, o której mowa w art. 50.

5. Zawiadomienie o sprzeciwie, uzasadnione oświadczenie o sprzeciwie oraz związane z nim dokumenty przesyłane do Komisji zgodnie z ust. 1–4 niniejszego artykułu są sporządzane w jednym z urzędowych języków Unii.

6. Aby ustanowić jasne procedury i terminy zgłaszania sprzeciwu, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych uzupełniających przepisy dotyczące procedury zgłaszania sprzeciwu.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące procedur, formy i przedstawiania sprzeciwu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

#### Artykuł 52

### Decyzja o rejestracji

1. Jeżeli – na podstawie informacji uzyskanych przez Komisję w toku badania wniosku zgodnie z art. 50 ust. 1 akapit pierwszy – Komisja uzna, że nie spełniono wymogów rejestracji, przyjmuje ona akty wykonawcze odrzucające wniosek. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

2. Jeżeli Komisja nie otrzyma zawiadomienia o sprzeciwie lub uzasadnionego dopuszczalnego oświadczenia o sprzeciwie na mocy art. 51, przyjmuje ona bez stosowania procedury, o której mowa w art. 57 ust. 2, akty wykonawcze rejestrujące nazwę.

3. Jeżeli Komisja otrzyma uzasadnione dopuszczalne oświadczenie o sprzeciwie, podejmuje ona – po przeprowadzeniu właściwych konsultacji, o których mowa w art. 51 ust. 3 oraz uwzględniając wyniki tych konsultacji – następujące działania:

a) jeżeli osiągnięto porozumienie, rejestruje nazwę w drodze aktów wykonawczych przyjętych bez stosowania procedury, o której mowa w art. 57 ust. 2, oraz – w razie potrzeby – zmienia informacje opublikowane na mocy art. 50 ust. 2, pod warunkiem że zmiany te nie mają istotnego charakteru; lub

b) jeżeli nie osiągnięto porozumienia, przyjmuje akty wykonawcze decydujące o rejestracji. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

4. Akty rejestracyjne oraz decyzje o odrzuceniu publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 53

##### Zmiany w specyfikacji produktu

1. Grupa mająca uzasadniony interes może złożyć wniosek o zatwierdzenie zmiany w specyfikacji produktu.

Wnioski powinny opisywać i uzasadniać proponowane zmiany.

2. Jeżeli wśród zmian wprowadzanych do specyfikacji występuje choć jedna zmiana, która nie jest nieznaczna, wniosek o zmianę podlega procedurze określonej w art. 49–52.

Jeżeli jednak proponowane zmiany są nieznaczne, Komisja zatwierdza lub odrzuca wnioski. W przypadku zatwierdzenia zmian pociągających za sobą zmianę elementów, o których mowa w art. 50 ust. 2, Komisja publikuje te elementy w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Aby zmianę można było uznać za nieznaczną w przypadku systemu jakości opisanego w tytule II nie może ona:

- a) odnosić się do istotnych cech danego produktu;
- b) zmieniać związku, o którym mowa w art. 7 ust. 1 lit. f) ppkt (i) lub (ii);
- c) obejmować zmiany nazwy lub jakiegokolwiek części nazwy danego produktu;
- d) wpływać na określenie obszaru geograficznego; lub
- e) oznaczać dodatkowych ograniczeń w handlu danym produktem lub używanymi do jego wytworzenia surowcami.

Aby zmianę można było uznać za nieznaczną w przypadku systemu jakości opisanego w tytule III nie może ona:

- a) odnosić się do istotnych cech danego produktu;

b) wprowadzać zasadniczych zmian metody produkcji; lub

c) obejmować zmiany nazwy lub jakiegokolwiek części nazwy danego produktu.

Podczas badania wniosku należy skupić się na proponowanej zmianie.

3. Aby usprawnić administracyjny proces obsługi wniosku o zmianę, w tym w przypadkach gdy zmiana nie wymaga zmiany w żadnym dokumencie i gdy dotyczy tymczasowej zmiany w specyfikacji wynikającej z nałożenia obowiązkowych środków sanitarnych lub fitosanitarnych przez organy publiczne, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych uzupełniających zasady obsługi wniosku o zmianę.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące procedur, formy i przedstawienia wniosku o zmianę. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

#### Artykuł 54

##### Cofnięcie rejestracji

1. Komisja może – z własnej inicjatywy lub na wniosek dowolnej osoby fizycznej lub prawnej mającej uzasadniony interes – przyjmować akty wykonawcze, aby cofnąć rejestrację chronionej nazwy pochodzenia lub chronionego oznaczenia geograficznego lub gwarantowanej tradycyjnej specjalności w przypadku, gdy:

- a) nie zagwarantowano zgodności z wymogami specyfikacji;
- b) od co najmniej siedmiu lat nie wprowadzono do obrotu żadnego produktu w ramach danej gwarantowanej tradycyjnej specjalności, chronionej nazwy pochodzenia lub chronionego oznaczenia geograficznego.

Komisja może – na wniosek producentów produktu wprowadzanego na rynek pod daną zarejestrowaną nazwą – cofnąć stosowną rejestrację.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

2. Aby zagwarantować pewność prawa dając wszystkim stronom sposobność obrony własnych praw i uzasadnionych interesów, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 56 aktów delegowanych uzupełniających przepisy dotyczące procesu cofnięcia rejestracji.

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące procedur i formy procesu cofnięcia rejestracji oraz przedstawiania wniosków, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 57 ust. 2.

## TYTUŁ VI

## PRZEPISY PROCEDURALNE I KOŃCOWE

## ROZDZIAŁ I

**Rolnictwo lokalne i sprzedaż bezpośrednia**

## Artykuł 55

**Sprawozdawczość na temat rolnictwa lokalnego i sprzedaży bezpośredniej**

Nie później niż dnia 4 stycznia 2014 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie nowego systemu etykietowania dotyczącego rolnictwa lokalnego i sprzedaży bezpośredniej, aby wspomóc producentów we wprowadzaniu ich produktów na rynek lokalny. Sprawozdanie to będzie się koncentrowało na możliwości wykorzystania nowej etykiety przez rolnika do nadania swojemu produktowi wartości dodanej i powinno uwzględnić inne kryteria, takie jak: możliwość zmniejszenia emisji dwutlenku węgla i odpadów poprzez krótkie łańcuchy produkcji i dystrybucji.

Sprawozdaniu temu w razie konieczności towarzyszyć będą stosowne wnioski ustawodawcze dotyczące stworzenia systemu etykietowania dotyczącego rolnictwa lokalnego i sprzedaży bezpośredniej.

## ROZDZIAŁ II

**Przepisy proceduralne**

## Artykuł 56

**Wykonywanie przekazywanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule..

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, art. 5 ust. 4, art. 7 ust. 2 akapit pierwszy, art. 12 ust. 5 akapit pierwszy, art. 16 ust. 2, art. 18 ust. 5, art. 19 ust. 2 akapit pierwszy, art. 23 ust. 4 akapit pierwszy, art. 25 ust. 3, art. 29 ust. 4, art. 30, art. 31 ust. 3 i 4, art. 41 ust. 3, art. 42 ust. 2, art. 49 ust. 7 akapit pierwszy, art. 51 ust. 6 akapit pierwszy, art. 53 ust. 3 akapit pierwszy i art. 54 ust. 2 akapit pierwszy powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 3 stycznia 2013 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużane na takie same y okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, art. 5 ust. 4, art. 7 ust. 2 akapit pierwszy, art. 12 ust. 5 akapit pierwszy, art. 16 ust. 2, art. 18 ust. 5, art. 19 ust. 2 akapit pierwszy, art. 23 ust. 4 akapit pierwszy, art. 25 ust. 3, art. 29 ust. 4, art. 30, art. 31 ust. 3 i 4, art. 41 ust. 3, art. 42 ust. 2, art. 49 ust. 7 akapit pierwszy, art. 51 ust. 6 akapit pierwszy, art. 53 ust. 3 akapit pierwszy i art. 54 ust. 2 akapit pierwszy może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy

przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od 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. 2 ust. 1 akapit drugi, art. 5 ust. 4, art. 7 ust. 2 akapit pierwszy, art. 12 ust. 5 akapit pierwszy, art. 16 ust. 2, art. 18 ust. 5, art. 19 ust. 2 akapit pierwszy, art. 23 ust. 4 akapit pierwszy, art. 25 ust. 3, art. 29 ust. 4, art. 30, art. 31 ust. 3 i 4, art. 41 ust. 3, art. 42 ust. 2, art. 49 ust. 7 akapit pierwszy, art. 51 ust. 6 akapit pierwszy, art. 53 ust. 3 akapit pierwszy, art. 54 ust. 2 akapit pierwszy wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub, jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Ten termin przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

## Artykuł 57

**Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Polityki Jakości Produktów Rolnych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

## ROZDZIAŁ III

**Uchylenie i przepisy końcowe**

## Artykuł 58

**Uchylenie**

1. Rozporządzenia (WE) nr 509/2006 i (WE) nr 510/2006 tracą moc.

Jednakże w odniesieniu do wniosków dotyczących produktów nieobjętych zakresem stosowania tytułu III niniejszego rozporządzenia i otrzymanych przez Komisję przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, nadal stosuje się art. 13 rozporządzenia (WE) nr 509/2006.

2. Odesłania do uchylonych rozporządzeń należy rozumieć, jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytywać zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.



## Artykuł 59

**Wejście w życie**

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

Jednakże art. 12 ust. 3 i art. 23 ust. 3 stosuje się od dnia 4 stycznia 2016 r. bez uszczerbku dla produktów już wprowadzonych do obrotu przed tą datą.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 listopada 2012 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
M. SCHULZ  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
A. D. MAVROYIANNIS  
Przewodniczący

---

## ZAŁĄCZNIK I

**PRODUKTY ROLNE I ŚRODKI SPOŻYWCZE, O KTÓRYCH MOWA W ART. 2 UST. 1**

## I. Nazwy pochodzenia i oznaczenia geograficzne

- piwo,
- czekolada i produkty pochodne,
- chleb, ciasto, ciastka, wyroby cukiernicze, herbatniki i inne wyroby piekarnicze,
- napoje z ekstraktów roślinnych,
- makarony,
- sól,
- naturalne gumy i żywice,
- pasta musztardowa,
- siano,
- olejki eteryczne,
- korek,
- koszenila,
- kwiaty i rośliny ozdobne,
- bawełna,
- wełna,
- wiklina,
- len międlony,
- skóra,
- futro,
- pierze.

## II. Gwarantowane tradycyjne specjalności

- gotowe dania,
  - piwo,
  - czekolada i produkty pochodne,
  - chleb, ciasto, ciastka, wyroby cukiernicze, herbatniki i inne wyroby piekarnicze,
  - napoje z ekstraktów roślinnych,
  - makarony,
  - sól.
-

## ZAŁĄCZNIK II

## TABELA KORELACJI, O KTÓREJ MOWA W ART. 58 UST. 2

Rozporządzenie (WE) nr 509/2006	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1	art. 2 ust. 1
art. 1 ust. 2	art. 2 ust. 3
art. 1 ust. 3	art. 2 ust. 4
art. 2 ust. 1 lit. a)	art. 3 pkt 5
art. 2 ust. 1 lit. b)	art. 3 pkt 3
art. 2 ust. 1 lit. c)	—
art. 2 ust. 1 lit. d)	art. 3 pkt 2
art. 2 ust. 2 akapity od pierwszego do trzeciego	—
art. 2 ust. 2 akapit czwarty	—
art. 3	art. 22 ust. 1
art. 4 ust. 1 akapit pierwszy	art. 18 ust. 1
art. 4 ust. 2	art. 18 ust. 2
art. 4 ust. 3 akapit pierwszy	—
art. 4 ust. 3 akapit drugi	art. 18 ust. 3
art. 5 ust. 1	art. 43
art. 5 ust. 2	art. 42 ust. 1
art. 6 ust. 1	art. 19 ust. 1
art. 6 ust. 1 lit. a)	art. 19 ust. 1 lit. a)
art. 6 ust. 1 lit. b)	art. 19 ust. 1 lit. b)
art. 6 ust. 1 lit. c)	art. 19 ust. 1 lit. c)
art. 6 ust. 1 lit. d)	—
art. 6 ust. 1 lit. e)	art. 19 ust. 1 lit. d)
art. 6 ust. 1 lit. f)	—
art. 7 ust. 1 i 2	art. 49 ust. 1
art. 7 ust. 3 lit. a) i b)	art. 20 ust. 1 lit. a) i b)
art. 7 ust. 3 lit. c)	—
art. 7 ust. 3 lit. d)	—
art. 7 ust. 4	art. 49 ust. 2

Rozporządzenie (WE) nr 509/2006	Niniejsze rozporządzenie
art. 7 ust. 5	art. 49 ust. 3
art. 7 ust. 6 lit. a), b) i c)	art. 49 ust. 4
art. 7 ust. 6 lit. d)	art. 20 ust. 2
art. 7 ust. 7	art. 49 ust. 5
art. 7 ust. 8	art. 49 ust. 6
art. 8 ust. 1	art. 50 ust. 1
art. 8 ust. 2 akapit pierwszy	art. 50 ust. 2 lit. b)
art. 8 ust. 2 akapit drugi	art. 52 ust. 1
art. 9 ust. 1 i 2	art. 51 ust. 1
art. 9 ust. 3	art. 21 ust. 1 i 2
art. 9 ust. 4	art. 52 ust. 2
art. 9 ust. 5	art. 52 ust. 3 i 4
art. 9 ust. 6	art. 51 ust. 5
art. 10	art. 54
art. 11	art. 53
art. 12	art. 23
art. 13 ust. 1	—
art. 13 ust. 2	—
art. 13 ust. 3	—
art. 14 ust. 1	art. 36 ust. 1
art. 14 ust. 2	art. 46 ust. 1
art. 14 ust. 3	art. 37 ust. 3 akapit drugi
art. 15 ust. 1	art. 37 ust. 1
art. 15 ust. 2	art. 37 ust. 2
art. 15 ust. 3	art. 39 ust. 2
art. 15 ust. 4	art. 36 ust. 2
art. 16	—
art. 17 ust. 1 i 2	art. 24 ust. 1
art. 17 ust. 3	art. 24 ust. 2

Rozporządzenie (WE) nr 509/2006	Niniejsze rozporządzenie
art. 18	art. 57
art. 19 ust. 1 lit. a)	—
art. 19 ust. 1 lit. b)	art. 49 ust. 7 akapit drugi
art. 19 ust. 1 lit. c)	art. 49 ust. 7 akapit pierwszy
art. 19 ust. 1 lit. d)	art. 22 ust. 2
art. 19 ust. 1 lit. e)	art. 51 ust. 6
art. 19 ust. 1 lit. f)	art. 54 ust. 1
art. 19 ust. 1 lit. g)	art. 23 ust. 4
art. 19 ust. 1 lit. h)	—
art. 19 ust. 1 lit. i)	—
art. 19 ust. 2	art. 25 ust. 1
art. 19 ust. 3 lit. a)	—
art. 19 ust. 3 lit. b)	art. 25 ust. 2
art. 20	art. 47
art. 21	art. 58
art. 22	art. 59
załącznik I	załącznik I (część II)

Rozporządzenie (WE) nr 510/2006	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1	art. 2 ust. 1 i 2
art. 1 ust. 2	art. 2 ust. 3
art. 1 ust. 3	art. 2 ust. 4
art. 2	art. 5
art. 3 ust. 1 akapit pierwszy	art. 6 ust. 1
art. 3 ust. 1 akapit drugi i trzeci	art. 41 ust. 1, 2 i 3
art. 3 ust. 2, 3 i 4	art. 6 ust. 2, 3 i 4
art. 4	art. 7
art. 5 ust. 1	art. 3 pkt 2 i art. 49 ust. 1

Rozporządzenie (WE) nr 510/2006	Niniejsze rozporządzenie
art. 5 ust. 2	art. 49 ust. 1
art. 5 ust. 3	art. 8 ust. 1
art. 5 ust. 4	art. 49 ust. 2
art. 5 ust. 5	art. 49 ust. 3
art. 5 ust. 6	art. 9
art. 5 ust. 7	art. 8 ust. 2
art. 5 ust. 8	—
art. 5 ust. 9 akapit pierwszy	—
art. 5 ust. 9 akapit drugi	art. 49 ust. 5
art. 5 ust. 10	art. 49 ust. 6
art. 5 ust. 11	—
art. 6 ust. 1 akapit pierwszy	art. 50 ust. 1
art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	art. 50 ust. 2 lit. a)
art. 6 ust. 2 akapit drugi	art. 52 ust. 1
art. 7 ust. 1	art. 51 ust. 1 akapit pierwszy
art. 7 ust. 2	art. 51 ust. 1 akapit drugi
art. 7 ust. 3	art. 10
art. 7 ust. 4	art. 52 ust. 2 i art. 52 ust. 4
art. 7 ust. 5	art. 51 ust. 3 i art. 52 ust. 3 i 4
art. 7 ust. 6	art. 11
art. 7 ust. 7	art. 51 ust. 5
art. 8	art. 12
art. 9	art. 53
art. 10 ust. 1	art. 36 ust. 1
art. 10 ust. 2	art. 46 ust. 1
art. 10 ust. 3	art. 37 ust. 3 akapit drugi
art. 11 ust. 1	art. 37 ust. 1
art. 11 ust. 2	art. 37 ust. 2

Rozporządzenie (WE) nr 510/2006	Niniejsze rozporządzenie
art. 11 ust. 3	art. 39 ust. 2
art. 11 ust. 4	art. 36 ust. 2
art. 12	art. 54
art. 13 ust. 1	art. 13 ust. 1
art. 13 ust. 2	art. 13 ust. 2
art. 13 ust. 3	art. 15 ust. 1
art. 13 ust. 4	art. 15 ust. 2
art. 14	art. 14
art. 15	art. 57
art. 16 lit. a)	art. 5 ust. 4 akapit drugi
art. 16 lit. b)	—
art. 16 lit. c)	—
art. 16 lit. d)	art. 49 ust. 7
art. 16 lit. e)	—
art. 16 lit. f)	art. 51 ust. 6
art. 16 lit. g)	art. 12 ust. 7
art. 16 lit. h)	—
art. 16 lit. i)	art. 11 ust. 3
art. 16 lit. j)	—
art. 16 lit. k)	art. 54 ust. 2
art. 17	art. 16
art. 18	art. 47
art. 19	art. 58
art. 20	art. 59
załączniki I i II	załącznik I (część I)

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1152/2012****z dnia 21 listopada 2012 r.****dotyczące zmiany rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 w sprawie ochrony i zrównoważonej eksploatacji zasobów rybołówstwa w ramach wspólnej polityki rybołówstwa**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 43 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Unijne statki rybackie mają jednakowy dostęp do wód i zasobów Unii, z zastrzeżeniem przepisów wspólnej polityki rybołówstwa.
- (2) W rozporządzeniu Rady (WE) nr 2371/2002 <sup>(3)</sup> przewidziano odstępstwo od zasady jednakowego dostępu, na mocy którego umożliwiono państwom członkowskim ograniczenie połowów do niektórych statków na wodach do 12 mil morskich od linii podstawowych.
- (3) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2371/2002 dnia 13 lipca 2011 r. Komisja przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie uzgodnień dotyczących dostępu do zasobów w granicach 12 mil morskich od linii podstawowych. W sprawozdaniu tym stwierdzono, że system dostępu jest bardzo stabilny i funkcjonuje zadowalająco od 2002 r.

(4) Obowiązujące przepisy ograniczające dostęp do zasobów rybołówstwa w strefie 12 mil morskich przyniosły pozytywne skutki w zakresie ochrony środowiska poprzez ograniczenie nakładu połowowego w najbardziej wrażliwych obszarach wód Unii. Przepisy te chronią również tradycyjną działalność połowową, która ma duże znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego niektórych społeczności obszarów przybrzeżnych.

(5) Odstępstwo weszło w życie dnia 1 stycznia 2003 r. i wygaśnie dnia 31 grudnia 2012 r. Należy przedłużyć okres jego obowiązywania w oczekiwaniu na przyjęcie nowego rozporządzenia na podstawie wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa.

(6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 2371/2002,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

**Artykuł 1**

W art. 17 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2371/2002 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2. W pasach wodnych do 12 mil morskich od linii podstawowej, znajdujących się pod ich zwierzchnictwem lub jurysdykcją, od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2014 r. państwa członkowskie uprawnione są do ograniczenia rybołówstwa do statków rybackich, które tradycyjnie łowią na tychże wodach z przyległych portów. Pozostaje to bez uszczerbku dla uzgodnień dotyczących wspólnotowych statków rybackich pływających pod banderą innych państw członkowskich w ramach istniejących stosunków sąsiedzkich pomiędzy państwami członkowskimi oraz uzgodnień zawartych w załączniku I, ustalającym dla każdego państwa członkowskiego strefy geograficzne w ramach pasów nadbrzeżnych innych państw członkowskich, gdzie prowadzi się działalność połowową, oraz odnośne gatunki.”.

**Artykuł 2**Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie siódmego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2013 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 351 z 15.11.2012, s. 89.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2012 r. (dotychczas nieopublikowane w *Dzienniku Urzędowym*) i decyzja Rady z dnia 13 listopada 2012 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 358 z 31.12.2002, s. 59.



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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 listopada 2012 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
M. SCHULZ  
Przewodniczący

*W imieniu Rady*  
A. D. MAVROYIANNIS  
Przewodniczący

---

# DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2012/34/UE

z dnia 21 listopada 2012 r.

w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych <sup>(4)</sup>, dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym <sup>(5)</sup> i dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej <sup>(6)</sup> zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian wymienione dyrektywy powinny zostać przekształcone i połączone w jeden akt prawny dla zachowania przejrzystości.

(2) Większa integracja sektora transportu w Unii jest podstawowym elementem urzeczywistniania rynku wewnętrznego, a koleje stanowią istotną część sektora transportu Unii, zmierzającego w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 99.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 104 z 2.4.2011, s. 53.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 2011 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 8 marca 2012 r. (Dz.U. C 108 E z 14.4.2012, s. 8). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2012 r. oraz decyzja Rady z dnia 29 października 2012 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

(3) Efektywność systemu kolei powinna zostać poprawiona w celu zintegrowania go z konkurencyjnym rynkiem, z uwzględnieniem szczególnych cech kolejnictwa.

(4) Państwa członkowskie, których ruch kolejowy odbywa się w dużej mierze z państwami trzecimi wykorzystującymi tę samą szerokość torów, która jest inna niż na głównej sieci kolejowej w Unii, powinny mieć możliwość posiadania szczególnych przepisów operacyjnych zapewniających zarówno koordynację między ich zarządcami infrastruktury a zarządcami infrastruktury z tych państw trzecich, jak i uczciwą konkurencję między przedsiębiorstwami kolejowymi.

(5) W celu uczynienia transportu kolejowego efektywnym i konkurencyjnym wobec innych rodzajów transportu państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsiębiorstwa kolejowe miały status niezależnych podmiotów działających na zasadach komercyjnych i dostosowujących się do potrzeb rynku.

(6) W celu zapewnienia przyszłego rozwoju i efektywnego działania systemu kolei należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług przewozowych oraz zarządzaniem infrastrukturą. W tej sytuacji niezbędne jest, aby te dwie działalności były zarządzane odrębnie oraz aby miały one odrębną rachunkowość. O ile powyższe wymogi dotyczące odrębności są spełnione i nie występuje żaden konflikt interesów oraz zagwarantowana jest poufność informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość zlecania określonych zadań administracyjnych, takich jak pobieranie opłat, podmiotom innym niż podmioty działające na rynkach przewozów kolejowych.

(7) Zasada swobody świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w sektorze kolejowym z uwzględnieniem jego specyficznych cech.

(8) W celu zwiększenia konkurencji w zarządzaniu usługami kolejowymi pod względem podwyższenia komfortu i poprawy jakości usług świadczonych użytkownikom, państwa członkowskie powinny zachować ogólną odpowiedzialność za rozwój odpowiedniej infrastruktury kolejowej.

- (9) Wobec braku wspólnych zasad alokacji kosztów infrastruktury państwa członkowskie, po konsultacji z zarządcą infrastruktury, powinny ustalać zasady dotyczące płatności przez przedsiębiorstwa kolejowe za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Takie zasady nie powinny wprowadzać dyskryminacji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi.
- (10) Państwa członkowskie powinny zapewnić, z należyтым uwzględnieniem unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, aby zarządcy infrastruktury i istniejące kolejowe przedsiębiorstwa transportowe będące przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne miały stabilną strukturę finansową. Nie narusza to kompetencji państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania infrastruktury.
- (11) Wnioskodawcy powinni mieć możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści planu biznesowego, w zakresie użytkowania, udostępnienia i rozwoju infrastruktury. Nie musi to pociągać za sobą pełnego ujawnienia planu biznesowego opracowanego przez zarządcę infrastruktury.
- (12) Z uwagi na to, że prywatne linie i bocznicę, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznicę i linie zakładowe, nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji niniejszej dyrektywy, zarządcy takich infrastruktur nie powinni podlegać obowiązkom nałożonym na zarządców infrastruktury kolejowej na mocy niniejszej dyrektywy. Należy jednak zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do takich linii i bocznic, niezależnie od tego, czyją są własnością, w przypadku gdy stanowią one tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych oraz w przypadku gdy służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.
- (13) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o pokryciu wydatków na infrastrukturę ze środków innych niż bezpośrednie finansowanie przez państwo, takich jak partnerstwo publiczno-prywatne i finansowanie przez sektor prywatny.
- (14) Rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury powinien być zbilansowany w rozsądnym okresie, który, gdy zostanie ustalony, może zostać przekroczony w wyjątkowych okolicznościach, takich jak poważne i nagłe pogorszenie sytuacji gospodarczej w państwie członkowskim, mające znaczny wpływ na poziom ruchu na jego infrastrukturze lub na poziom dostępnego finansowania publicznego. Zgodnie z międzynarodowymi zasadami rachunkowości kwota pożyczek potrzebnych do sfinansowania projektów infrastrukturalnych nie figuruje w rachunkach zysków i strat.
- (15) Efektywny sektor towarowy, zwłaszcza przewozów transgranicznych, wymaga działań zmierzających do otwarcia rynku.
- (16) Aby zapewnić stosowanie praw dostępu do infrastruktury kolejowej na całym terytorium Unii w sposób jednolity i niedyskryminacyjny, właściwe jest wprowadzenie licencji dla przedsiębiorstw kolejowych.
- (17) W przypadku przejazdów ze stacjami pośrednimi należy zezwolić nowym podmiotom wchodzącym na rynek na oferowanie pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu tak, aby zapewnić rentowność ekonomiczną takich przewozów i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z istniejącymi przewoźnikami.
- (18) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych przewozów pasażerskich ze stacjami pośrednimi nie powinno być wykorzystywane do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich, lecz powinno odnosić się jedynie do tych stacji, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Głównym celem nowych przewozów powinien być przewóz osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danego przewozu, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak stosunek wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach krajowych do wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ regulacyjny na wniosek zainteresowanej strony.
- (19) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego<sup>(1)</sup> zezwala państwom członkowskim i władzom lokalnym na zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, które mogą obejmować wyłączne prawa świadczenia określonych usług. Dlatego też konieczne jest zapewnienie spójności przepisów tego rozporządzenia z zasadą otwarcia międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję.
- (20) Otwarcie międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ regulacyjny wydał na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.
- (21) Ocena tego, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria, takie jak wpływ na rentowność jakiegokolwiek usługi objętej daną umową o świadczenie usług publicznych, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

- popyt wśród pasażerów, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie wystawiania biletów, lokalizacja i liczba stacji po obu stronach granicy oraz terminy i częstotliwość proponowanej nowej usługi. Zgodnie z taką oceną i decyzją właściwego organu regulacyjnego państwa członkowskie powinny mieć możliwość przyznawania lub zmieniania prawa dostępu do pożądaných międzynarodowych przewozów pasażerskich lub odmowy przyznania tego prawa, w tym również do pobierania opłat od podmiotu obsługującego nowe międzynarodowe przewozy pasażerskie, zgodnie z analizą ekonomiczną i prawem Unii oraz zasadami równości i niedyskryminacji.
- (22) Aby wnieść wkład w świadczenie przewozów pasażerskich na liniach objętych obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia organom odpowiedzialnym za te przewozy na nałożenie opłat za przewozy pasażerskie objęte ich właściwością. Opłaty te powinny przyczynić się do finansowania obowiązków świadczenia usługi publicznej określonych w umowach o świadczenie usług publicznych.
- (23) Organ regulacyjny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć jakichkolwiek konfliktów interesów oraz jakiegokolwiek ewentualnego zaangażowania w zawieranie rozpatrywanych umów o świadczenie usług publicznych. Należy rozszerzyć uprawnienia organu regulacyjnego tak, aby umożliwić mu ocenę celu przewozu międzynarodowego oraz, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.
- (24) Aby inwestować w usługi wykorzystujące wyspecjalizowaną infrastrukturę, taką jak linie kolei dużych prędkości, wnioskodawcy powinni mieć pewność prawną, biorąc pod uwagę wiążące się z tym znaczne inwestycje długoterminowe.
- (25) Organy regulacyjne powinny wymieniać się informacjami oraz, o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.
- (26) W celu zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i zagwarantowania pełnej przejrzystości i niedyskryminacyjnego dostępu do usług oraz ich świadczenia należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług przewozowych a eksploatacją obiektów infrastruktury usługowej. W związku z tym konieczne jest, aby te dwa rodzaje działalności były zarządzane niezależnie w przypadku, gdy operator obiektu infrastruktury usługowej należy do podmiotu lub przedsiębiorstwa, które jest również aktywne i zajmuje dominującą pozycję na szczeblu krajowym na co najmniej jednym z rynków transportu kolejowego w odniesieniu do przewozu towarów lub pasażerów, do którego obiekt ten jest używany. Niezależność taka nie powinna wiązać się z utworzeniem odrębnego podmiotu prawnego dla obiektów infrastruktury usługowej.
- (27) Niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług związanych z sektorem kolei w tych obiektach powinny umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym poprawę jakości usług świadczonych pasażerom i użytkownikom przewozów towarowych.
- (28) Podczas gdy dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/72/WE z dnia 13 lipca 2009 r. dotycząca wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej<sup>(1)</sup> przewiduje otwarcie europejskiego rynku energii elektrycznej, prąd trakcyjny powinien być dostarczany przedsiębiorstwom kolejowym na żądanie na niedyskryminacyjnych zasadach. W przypadku gdy dostępny jest tylko jeden dostawca, opłata za świadczenie takiej usługi powinna być ustalana zgodnie z jednolitymi zasadami pobierania opłat.
- (29) W odniesieniu do stosunków z państwami trzecimi należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym wzajemności w dostępie do rynku kolejowego tych państw trzecich, co należy ułatwić za pomocą umów transgranicznych.
- (30) W celu zapewnienia świadczenia niezawodnych i adekwatnych usług konieczne jest zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe zawsze spełniały określone wymogi dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz kwalifikacji zawodowych.
- (31) Dla ochrony klientów oraz stron trzecich podstawowe znaczenie ma zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe były dostatecznie ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej. Należy także zezwolić na ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w razie wypadków, polegające na gwarancji udzielonej przez banki lub inne przedsiębiorstwa, pod warunkiem że takie ubezpieczenie jest oferowane na warunkach rynkowych, nie oznacza pomocy państwa i nie zawiera elementów dyskryminacji względem innych przedsiębiorstw kolejowych.
- (32) Przedsiębiorstwo kolejowe powinno być również zobowiązane do przestrzegania przepisów krajowych i unijnych w zakresie świadczenia usług kolejowych, stosowanych w sposób niedyskryminacyjny, mających zapewnić prowadzenie przez nie działalności w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z należyтым uwzględnieniem ochrony zdrowia, warunków socjalnych oraz praw pracowników i konsumentów.
- (33) Procedura przyznawania, utrzymania i zmiany licencji dla przedsiębiorstw kolejowych powinna być przejrzysta i zgodna z zasadą niedyskryminacji.

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 211 z 14.8.2009, s. 55.

- (34) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w regulaminie sieci. Regulamin sieci należy publikować w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii zgodnie z obowiązującą praktyką międzynarodową.
- (35) Wynikiem funkcjonowania właściwego systemu alokacji zdolności przepustowej, w połączeniu z działalnością konkurencyjnych przewoźników, będzie lepsza równowaga między środkami transportu.
- (36) Zarządcom infrastruktury należy stworzyć zachęty, na przykład w formie premii dla dyrektorów zarządzających, do zmniejszania poziomu opłat za dostęp do infrastruktury oraz kosztów udostępnienia infrastruktury.
- (37) Obowiązek państw członkowskich polegający na zapewnieniu, aby cele działalności zarządcy infrastruktury oraz jego dochody w średniej i długiej perspektywie były realizowane w drodze umowy pomiędzy właściwym organem a zarządcą infrastruktury, nie powinien naruszać kompetencji państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania infrastruktury kolejowej.
- (38) Zachęcanie do optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej doprowadzi do zmniejszenia kosztów transportu dla społeczeństwa.
- (39) Metody przydzielania kosztów ustalonych przez zarządców infrastruktury powinny być oparte na najlepszym dostępnym rozumieniu źródeł kosztów i powinny służyć przydzielaniu kosztów do poszczególnych usług oferowanych przedsiębiorstwom kolejowym oraz, w stosownych przypadkach, do rodzajów pojazdów kolejowych.
- (40) W rezultacie funkcjonowania odpowiednich systemów pobierania opłat za infrastrukturę kolejową w połączeniu z odpowiednimi systemami pobierania opłat za pozostałe rodzaje infrastruktury transportowej i przy działalności konkurencyjnych przewoźników, powinna zostać uzyskana w trwały sposób optymalna równowaga między różnymi środkami transportu.
- (41) Przy nakładaniu marży zarządca infrastruktury powinien zdefiniować odrębne segmenty rynku, w przypadku gdy znacznie różnią się one pod względem kosztów świadczenia usług przewozowych, cen rynkowych lub nałożonych na nie wymogów dotyczących jakości usługi.
- (42) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i mieć na celu możliwie jak najpełniejsze zaspokojenie potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Takie systemy powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.
- (43) W zakresie ram ustanowionych przez państwa członkowskie systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania infrastruktury.
- (44) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny otrzymywać jasne i spójne sygnały ekonomiczne przesyłane z systemów alokacji zdolności przepustowej i systemów pobierania opłat, które doprowadzą do podejmowania przez nie racjonalnych decyzji.
- (45) Hałas powodowany przez żeliwne klocki hamulcowe, używane w wagonach towarowych, jest jedną z przyczyn emisji hałasu, która mogłaby zostać zmniejszona poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych. Opłaty za dostęp do infrastruktury zróżnicowane w zależności od emitowanego hałasu powinny głównie dotyczyć wagonów towarowych, które nie spełniają wymogów decyzji Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu tabor kolejowy – hałas transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych<sup>(1)</sup>. W przypadku gdy takie zróżnicowanie skutkuje utratą dochodów zarządcy infrastruktury, nie powinno to naruszać unijnych zasad pomocy państwa.
- (46) Opłaty za dostęp do infrastruktury zróżnicowane w zależności od emitowanego hałasu powinny stanowić uzupełnienie innych środków mających na celu zmniejszenie emisji hałasu powodowanego ruchem kolejowym, takich jak przyjęcie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) określających maksymalne poziomy hałasu powodowanego przez pojazdy szynowe, mapy hałasu i plany działania na rzecz zmniejszenia emisji hałasu na mocy dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku<sup>(2)</sup>, a także finansowanie ze środków unijnych i krajowych środków publicznych modernizacji pojazdów kolejowych oraz infrastruktury zmniejszającej emisję hałasu.
- (47) W odniesieniu do pozostałych środków transportu powinno się rozważyć środki zmniejszania emisji hałasu równoważne z tymi, które zostały przyjęte w sektorze kolejowym.
- (48) W celu przyspieszenia instalacji w lokomotywach europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS) zarządcy infrastruktury powinni modyfikować system pobierania opłat poprzez wprowadzenie tymczasowego zróżnicowania dla pociągów wyposażonych w ETCS. Zróżnicowanie takie powinno stworzyć odpowiednie zachęty do wyposażania pociągów w ETCS.
- (49) Aby uwzględnić potrzebę planowania działalności gospodarczej przez istniejących lub potencjalnych użytkowników zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz potrzeby klientów i podmiotów finansujących, ważne jest, aby zarządcy infrastruktury zapewniali alokację zdolności przepustowej infrastruktury w sposób, który odzwierciedla potrzebę utrzymania i poprawy poziomu niezawodności przewozów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

- (50) Pożądane jest, aby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury stwarzać zachęty do minimalizowania zakłóceń i poprawy funkcjonowania sieci.
- (51) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia nabywcom usług kolejowych na bezpośrednie uczestnictwo w procesie alokacji zdolności przepustowej.
- (52) Istotne jest, aby uwzględnić wymogi działalności gospodarczej zarówno wnioskodawców, jak i zarządcy infrastruktury.
- (53) Ważne jest, aby zaoferować zarządcom infrastruktury jak największą elastyczność w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, ale powinno to iść w parze z zaspokajaniem uzasadnionych wymogów stawianych przez wnioskodawcę.
- (54) Proces alokacji zdolności przepustowej powinien zapobiegać nakładaniu nadmiernych ograniczeń na dążenie pozostałych przedsiębiorstw, posiadających lub zamierających uzyskać prawo do użytkowania infrastruktury, do rozwijania swojej działalności gospodarczej.
- (55) Systemy alokacji zdolności przepustowej i pobierania opłat mogą wymagać uwzględnienia faktu, że różne elementy sieci kolejowej mogły być zaprojektowane pod kątem różnych głównych użytkowników.
- (56) Ponieważ różni użytkownicy i kategorie użytkowników będą mieli często różny wpływ na zdolność przepustową infrastruktury, należy odpowiednio wyważyć potrzeby różnych przewoźników.
- (57) Przewozy wykonywane w ramach umowy z organem publicznym mogą wymagać specjalnych zasad w celu zapewnienia ich atrakcyjności dla użytkowników.
- (58) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury powinny uwzględnić skutki coraz pełniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury i w końcu powstania niedoboru tej zdolności.
- (59) Różne ramy czasowe planowania rodzajów ruchu powinny zapewnić realizację wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, które zostały złożone po zakończeniu procesu opracowania rocznego rozkładu jazdy.
- (60) Aby zapewnić przedsiębiorstwom kolejowym optymalne wyniki, należy stworzyć wymóg sprawdzania wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury w sytuacjach, gdy w celu zaspokojenia potrzeb użytkowników konieczna jest koordynacja wniosków o przyznanie zdolności przepustowej.
- (61) Mając na uwadze monopolistyczną pozycję zarządców infrastruktury należy od nich wymagać analizy dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz metody jej poprawy w sytuacji, gdy proces alokacji zdolności przepustowej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb użytkowników.
- (62) Brak informacji na temat wniosków o przyznanie zdolności przepustowej złożonych przez inne przedsiębiorstwa kolejowe oraz na temat ograniczeń w ramach systemu może utrudnić przedsiębiorstwom kolejowym dążenie do optymalizacji składanych przez nie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury.
- (63) Duże znaczenie ma zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji, aby poprawić atrakcyjność kolei dla przewoźników korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, w szczególności w ruchu międzynarodowym.
- (64) Istotne jest, aby zmniejszać zakłócenia konkurencji, które mogą powstać między infrastrukturami kolejowymi albo między różnymi rodzajami transportu z powodu znaczących różnic w zasadach pobierania opłat.
- (65) Należy zdefiniować te części składowe usług dotyczących infrastruktury, które mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia przewoźnikowi świadczenia danej usługi i które powinny być zapewnione w zamian za minimalne opłaty za dostęp.
- (66) Inwestowanie w infrastrukturę kolejową jest konieczne, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do tego, aby prowadzenie odpowiednich inwestycji było atrakcyjne ekonomicznie.
- (67) Aby umożliwić ustanowienie adekwatnych i sprawiedliwych poziomów opłat za dostęp do infrastruktury, zarządcy infrastruktury muszą rejestrować i ustalać wartość swoich aktywów oraz osiągnąć pełne zrozumienie czynników wpływających na koszty eksploatacji infrastruktury.
- (68) Pożądane jest zapewnienie, aby przy podejmowaniu decyzji mających wpływ na funkcjonowanie transportu uwzględniane były koszty zewnętrzne oraz aby pobieranie opłat za infrastrukturę kolejową przyczyniło się do internalizacji kosztów zewnętrznych w spójny i zrównoważony sposób w ramach wszystkich rodzajów transportu.
- (69) Ważne jest zapewnienie, aby poziom opłat za przewozy krajowe i międzynarodowe pozwalał kolejom na zaspokojenie potrzeb rynku. W rezultacie pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone na poziomie kosztu, który jest ponoszony bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozu pociągami.
- (70) Ogólny poziom pokrycia poniesionych kosztów w drodze opłat za dostęp do infrastruktury ma wpływ na niezbędny poziom wsparcia ze strony państwa. Państwa członkowskie mogą wymagać różnych poziomów ogólnego pokrycia poniesionych kosztów. Jednak każdy system pobierania opłat za infrastrukturę powinien umożliwiać wykonywanie przewozów na takim poziomie, dzięki któremu można co najmniej pokryć dodatkowe koszty narzucone przez ten system jako efekt korzystania z sieci kolejowej.
- (71) Infrastruktura kolejowa stanowi naturalny monopol, dlatego też konieczne jest stwarzanie zarządcom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą.
- (72) Rozwój transportu kolejowego należy realizować przez zastosowanie, między innymi, dostępnych instrumentów Unii, bez uszczerbku dla już ustalonych priorytetów.

- (73) Ulgi, które są przyznawane przedsiębiorstwom kolejowym, powinny odnosić się do faktycznie osiągniętych oszczędności kosztów administracyjnych, a zwłaszcza oszczędności z tytułu transakcji. Ulgi mogą być także przyznawane po to, aby promować efektywne wykorzystanie infrastruktury.
- (74) Pożądane jest, aby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcy infrastruktury stwarzano zachęty do minimalizacji występowania zakłóceń na sieci.
- (75) Alokacja zdolności przepustowej jest związana z kosztem dla zarządcy infrastruktury, za który powinien on otrzymać zapłatę.
- (76) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminacyjne wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania organu regulacyjnego, który nadzoruje stosowanie przepisów określonych w niniejszej dyrektywie i który działa jako organ odwoławczy, bez uszczerbku dla możliwości kontroli sądowej. Taki organ regulacyjny powinien mieć możliwość egzekwowania swoich wezwań do przedstawienia informacji oraz decyzji za pomocą odpowiednich sankcji.
- (77) Finansowanie organu regulacyjnego powinno gwarantować jego niezależność i powinno pochodzić z budżetu państwa albo z wkładów sektora, które są nakładane jako opłaty obowiązkowe, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności.
- (78) Odpowiednie procedury mianowania personelu powinny przyczynić się do zagwarantowania niezależności organu regulacyjnego, a zwłaszcza zapewnić mianowanie osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji przez organ publiczny, który nie wykonuje bezpośrednio praw właścicielskich w stosunku do przedsiębiorstw podlegających regulacji. Jeżeli ten warunek jest spełniony, takim organem może być na przykład parlament, prezydent lub premier.
- (79) W celu uwzględnienia szczególnego położenia geopolitycznego i geograficznego niektórych państw członkowskich oraz indywidualnej organizacji sektora kolejowego w różnych państwach członkowskich wymagane są specyficzne środki, przy jednoczesnym zapewnieniu integralności rynku wewnętrznego.
- (80) W celu uwzględnienia rozwoju rynku kolejowego należy przekazać Komisji uprawnienie do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do zmian technicznych w informacjach przekazywanych przez przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję, w wykazie klas opóźnień, harmonogramu procesu alokacji oraz w informacjach na temat rachunkowości, które mają być przekazywane organom regulacyjnym. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (81) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>(1)</sup>.
- (82) W przypadku gdy komitet ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy nie wyda opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego przedstawionego przez Komisję, Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych związanych z głównym celem usług kolejowych, z oceną skutków uruchomienia nowych przewozów międzynarodowych dla równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, z opłatami nakładanymi na przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie, z dostępem do usług, które mają być świadczone w obiektach usług podstawowych, ze szczegółami procedury uzyskiwania licencji, z zasadami obliczania kosztów bezpośrednich, którymi należy się kierować przy pobieraniu opłat za koszty skutków emisji hałasu, i z zasadami różnicowania opłat za dostęp do infrastruktury w celu zachęcania do wyposażania pociągów w system ETCS oraz ze wspólnymi zasadami i praktykami dotyczącymi podejmowania decyzji przez organy regulacyjne.
- (83) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie wspomaganie rozwoju kolei w Unii, określenie szerokich zasad dotyczących wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz koordynowanie ustaleń regulujących alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w państwach członkowskich, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na oczywisty międzynarodowy wymiar wydawania takich licencji oraz działania istotnych elementów sieci kolejowych, a także ze względu na konieczność zapewnienia uczciwych i niedyskryminacyjnych warunków dostępu do infrastruktury, natomiast ze względu na ich ponadnarodowe skutki możliwe jest lepsze osiągnięcie tych celów na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (84) Obowiązek transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami. Obowiązek transpozycji przepisów niniejszej dyrektywy, których treść nie została zmieniona w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami, wynika z tych wcześniejszych dyrektyw.

(1) Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (85) Państwa członkowskie, które nie posiadają systemu kolei i które w bliskiej przyszłości nie będą posiadać takiego systemu, byłyby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, jeżeli miałyby transponować i wprowadzić w życie rozdział II i IV niniejszej dyrektywy. Dlatego też te państwa członkowskie powinny być zwolnione z tego obowiązku.
- (86) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających<sup>(1)</sup> państwa członkowskie zobowiązały się do dołączania, w uzasadnionych przypadkach, do powiadomienia o środkach transpozycji jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów służących transpozycji. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (87) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać obowiązków państw członkowskich dotyczących określonych w załączniku IX część B terminów transpozycji do prawa krajowego wcześniejszych dyrektyw,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres stosowania

1. Przepisy niniejszej dyrektywy określają:
  - a) zasady mające zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolejową oraz przewozów kolejowych wykonywanych przez istniejące przedsiębiorstwa kolejowe lub przedsiębiorstwa kolejowe, które zostaną założone w państwach członkowskich, jak określono w rozdziale II;
  - b) kryteria mające zastosowanie do wydawania, odnawiania lub zmiany przez państwo członkowskie licencji przeznaczonych dla istniejących przedsiębiorstw kolejowych lub przedsiębiorstw kolejowych, które zostaną założone w Unii, jak określono w rozdziale III;
  - c) zasady i procedury mające zastosowanie do ustalania i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, jak określono w rozdziale IV.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych.

#### Artykuł 2

#### Wyłączenia z zakresu stosowania

1. Rozdział II nie ma zastosowania do przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej, lub na sieciach

przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych.

Niezależnie od akapitu pierwszego, w przypadku gdy takie przedsiębiorstwo kolejowe znajduje się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą przedsiębiorstwa lub innego podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne, zastosowanie mają art. 4 i 5. Art. 6 również ma zastosowanie do takiego przedsiębiorstwa kolejowego w odniesieniu do stosunków między tym przedsiębiorstwem kolejowym a przedsiębiorstwem lub podmiotem sprawującym nad nim bezpośrednią lub pośrednią kontrolę.

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć następujące przedsiębiorstwa z zakresu stosowania rozdziału III:

- a) przedsiębiorstwa, które wykonują kolejowe przewozy pasażerskie wyłącznie na wydzielonej lokalnej i regionalnej infrastrukturze kolejowej;
- b) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie miejskie lub podmiejskie kolejowe przewozy pasażerskie;
- c) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie kolejowe przewozy towarowe o zasięgu regionalnym;
- d) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie przewozy towarowe na infrastrukturze kolejowej będącej własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.

3. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 8, 13 i rozdziału IV:

- a) wydzielone sieci lokalne i regionalne przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich na infrastrukturze kolejowej;
- b) sieci przeznaczone wyłącznie do prowadzenia miejskich lub podmiejskich kolejowych przewozów pasażerskich;
- c) sieci regionalne, które są użytkowane do regionalnych przewozów towarowych wyłącznie przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie jest objęte zakresem ust. 1, do czasu, gdy o zdolność przepustową na tej sieci nie wystąpi inny wnioskodawca;
- d) infrastrukturę kolejową będącą własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3 państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 8 ust. 3 lokalne i regionalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a także lokalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego – z zakresu stosowania rozdziału IV. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o swoim zamiarze wyłączenia takich infrastruktur kolejowych. Zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2, Komisja decyduje o tym, czy taka infrastruktura kolejowa może być uznana za niemającą żadnego strategicznego znaczenia, uwzględniając długość danych linii kolejowych, ich poziom wykorzystania oraz wielkość przewozów, na które może to mieć wpływ.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.



5. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 31 ust. 5 pojazdy, które się eksploatuje lub planuje eksploatować w ruchu z państwami trzecimi, korzystające z sieci o szerokości torów innej niż główna sieć kolejowa w Unii.

6. Państwa członkowskie mogą decydować o okresach i terminach w odniesieniu do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej, który różni się od tego, o którym mowa w art. 43 ust. 2, załączniku VI pkt 2 lit. b) i załączniku VII pkt 3, 4 i 5, jeżeli ustalenie międzynarodowych tras pociągów we współpracy z zarządcami infrastruktury z państw trzecich na sieci o szerokości torów innej niż na głównej sieci kolejowej w Unii będzie miało ogólnie znaczący wpływ na harmonogram alokacji zdolności przepustowej.

7. Państwa członkowskie mogą decydować o opublikowaniu ram i zasad pobierania opłat mających w szczególności zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarowych z i do państw trzecich prowadzonych na sieci, której szerokość torów jest inna niż główna sieć kolejowa w Unii przy użyciu innych instrumentów i w innych terminach niż te przewidziane w art. 29 ust. 1, w przypadku gdy jest to wymagane w celu zapewnienia uczciwej konkurencji.

8. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania rozdziału IV infrastrukturę kolejową o szerokości torów innej niż główna sieć kolejowa w Unii, łączącą stacje będące przejściami granicznymi między danym państwem członkowskim a państwem trzecim.

9. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do przedsiębiorstw, których działalność ograniczona jest do świadczenia przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez tunele podmorskie, lub do działalności transportowej polegającej na wykonywaniu przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez takie tunele, z wyjątkiem art. 6 ust. 1, art. 6 ust. 4, art. 10, 11, 12 i 28.

10. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania rozdziału II, z wyjątkiem art. 14, oraz rozdziału IV wszelkie tranzytowe usługi kolejowe prowadzone przez terytorium Unii.

11. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 32 ust. 4 pociągi niewyposażone w europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (European Train Control System – ETCS), które są wykorzystywane do regionalnych przewozów pasażerskich i które zostały po raz pierwszy oddane do użytku przed 1985 r.

### Artykuł 3

#### Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję zgodnie z niniejszą dyrektywą, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne;

2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i jej utrzymanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów, urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk); funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;

3) „infrastruktura kolejowa” oznacza elementy wymienione w załączniku I;

4) „międzynarodowe przewozy towarowe” oznaczają usługi przewozowe, w przypadku których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego; pociąg ten może być łączony lub dzielony, a różne jego części mogą mieć różne stacje nadania i przeznaczenia, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;

5) „międzynarodowe przewozy pasażerskie” oznaczają przewozy pasażerskie, w przypadku których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i których głównym celem jest przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg może być łączony lub rozłączany, a jego różne części mogą mieć różne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;

6) „przewozy miejskie i podmiejskie” oznaczają usługi przewozowe, których głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodka miejskiego lub konurbacji, w tym konurbacji transgranicznej, a także potrzeb transportowych na trasie między ośrodkiem miejskim lub konurbacją a otaczającymi je obszarami;

7) „przewozy regionalne” oznaczają usługi przewozowe, których głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych regionu, w tym regionu transgranicznego;

8) „tranzyt” oznacza przejazd przez terytorium Unii bez ładowania lub wyładowywania towarów lub bez zapewniania pasażerom możliwości wsiadania lub wysiadania na terytorium Unii;

9) „trasa alternatywna” oznacza inną trasę pomiędzy tą samą stacją początkową i końcową w przypadku gdy istnieje zastępowalność obu tras w związku ze świadczeniem danych usług przewozu towarowego lub pasażerskiego przez przedsiębiorstwo kolejowe;

10) „realna alternatywa” oznacza dostęp do innego obiektu infrastruktury usługowej, który przedsiębiorstwo kolejowe może zaakceptować z punktu widzenia ekonomicznego i który umożliwia mu świadczenie odpowiednich usług przewozu towarowego lub pasażerskiego;

11) „obiekt infrastruktury usługowej” oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;

- 12) „operator obiektu infrastruktury usługowej” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;
- 13) „umowa transgraniczna” oznacza każdą umowę między co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi i państwami trzecimi służącą ułatwieniu świadczenia transgranicznych przewozów kolejowych;
- 14) „licencja” oznacza licencję wydaną przedsiębiorstwu przez organ wydający licencje, poprzez którą zostaje uznana jego zdolność do wykonywania przewozów kolejowych jako przedsiębiorstwo kolejowe; zdolność ta może być ograniczona do świadczenia określonych rodzajów przewozów;
- 15) „organ wydający licencje” oznacza organ odpowiedzialny za udzielanie licencji w państwie członkowskim;
- 16) „umowa” oznacza umowę lub, odpowiednio, porozumienie w ramach środków administracyjnych;
- 17) „rozsądny zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach;
- 18) „alokacja” oznacza alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury;
- 19) „wnioskodawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych lub inne osoby lub podmioty prawne, takie jak właściwe organy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz spedytorzy, nadawcy towarów i operatorzy transportu kombinowanego, którzy ze względu na świadczenie usługi publicznej lub ze względów handlowych są zainteresowani uzyskaniem zdolności przepustowej infrastruktury;
- 20) „przepełniona infrastruktura” oznacza odcinek infrastruktury, dla którego popyt na zdolność przepustową infrastruktury nie może być w pełni zaspokojony w pewnych okresach, nawet po koordynacji różnych wniosków o przyznanie zdolności przepustowej;
- 21) „plan powiększenia zdolności przepustowej” oznacza środek lub serię środków wraz z terminarzem ich wdrożenia, mających na celu złagodzenie ograniczeń, które prowadziły do zgłaszania danego odcinka infrastruktury jako „przepełnionej infrastruktury”;
- 22) „koordynacja” oznacza proces, za pomocą którego zarządca infrastruktury i wnioskodawcy będą próbowali rozwiązać sytuacje, w których występują kolidujące ze sobą wnioski o przyznanie zdolności przepustowej;
- 23) „umowa ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury w stosunku do zdolności przepustowej infrastruktury, która to zdolność ma zostać alokowana, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obejmujący obowiązujący rozkład jazdy;
- 24) „zdolność przepustowa infrastruktury” oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego odcinka infrastruktury w określonym przedziale czasowym;
- 25) „sieć” oznacza całość infrastruktury kolejowej zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;
- 26) „regulamin sieci” oznacza regulamin, który ustala szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym inne informacje, jakie są wymagane, aby umożliwić złożenie wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury;
- 27) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;
- 28) „obowiązujący rozkład jazdy” oznacza dane określające wszelki planowy ruch pociągów i taboru, który będzie miał miejsce na danej infrastrukturze w ciągu okresu, w którym on obowiązuje;
- 29) „tory postojowe” oznaczają tory specjalnie przeznaczone do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych między dwoma okresami eksploatacji;
- 30) „utrzymanie naprawcze” oznacza prace, których nie wykonuje się rutynowo w ramach codziennych operacji i które wymagają wycofania pojazdu z eksploatacji.

## ROZDZIAŁ II

### ROZWÓJ KOLEI W UNII

#### SEKCJA 1

#### **Niezależność zarządzania**

##### Artykuł 4

#### **Niezależność przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w zakresie zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej nad sprawami administracyjnymi, ekonomicznymi i rachunkowością przedsiębiorstwa kolejowe będące bezpośrednio lub pośrednio własnością państw członkowskich lub przez nie bezpośrednio lub pośrednio kontrolowane miały niezależny status, zgodnie z którym w szczególności będą posiadać aktywa, budżety i rachunkowość oddzielne od państwowych.

2. Zarządca infrastruktury odpowiada za zarządzanie, administrację i kontrolę wewnętrzną, przy jednoczesnym przestrzeganiu ram oraz szczególnych zasad pobierania opłat i dokonywania alokacji, ustalonych przez państwa członkowskie.

#### Artykuł 5

##### Zarządzanie przedsiębiorstwami kolejowymi zgodnie z zasadami rynkowymi

1. Państwa członkowskie umożliwiają przedsiębiorstwom kolejowym dostosowanie ich działalności do rynku oraz kierowanie tą działalnością w ramach odpowiedzialności ich własnych organów zarządzających, w interesie skutecznego świadczenia odpowiednich usług po najniższych możliwych kosztach w stosunku do jakości świadczonej usługi.

Przedsiębiorstwa kolejowe zarządzane są zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do spółek handlowych, niezależnie od stosunków własnościowych. Ma to również zastosowanie do obowiązku świadczenia usługi publicznej nałożonego na te przedsiębiorstwa przez państwa członkowskie oraz umów o świadczenie usług publicznych, które przedsiębiorstwa te zawierają z właściwymi organami danego państwa.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe przygotowują swoje plany biznesowe wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plany takie służą osiągnięciu równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym; w planach tych wskazuje się również środki służące realizacji tych celów.

3. W odniesieniu do ogólnych wytycznych wydanych przez każde z państw członkowskich oraz z uwzględnieniem planów i umów krajowych (które mogą mieć charakter wieloletni), w tym również programów inwestycyjnych i finansowych, przedsiębiorstwa kolejowe mają w szczególności swobodę:

- a) tworzenia własnej organizacji wewnętrznej bez uszczerbku dla przepisów art. 7, 29 i 39;
- b) kontrolowania podaży i wprowadzania na rynek usług oraz ustalania ich cen;
- c) podejmowania decyzji w sprawie pracowników, aktywów i własnych zamówień;
- d) rozszerzania udziału w rynku, opracowania nowych technologii i nowych usług oraz przyjmowania wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;
- e) podejmowania nowej działalności w dziedzinach związanych z koleją.

Niniejszy ustęp nie narusza rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

4. Niezależnie od ust. 3 udziałowcy przedsiębiorstw kolejowych będących przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne mają możliwość wymagania uprzedniego zatwierdzenia przez nich ważnych decyzji w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem na mocy przepisów prawa spółek państw członkowskich, podobnie jak w przypadku udziałowców prywatnych spółek akcyjnych. Przepisy

niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla uprawnień organów nadzorczych na mocy prawa spółek państw członkowskich w odniesieniu do mianowania członków zarządu.

#### SEKCJA 2

##### Oddzielenie zarządzania infrastrukturą od transportu oraz oddzielenie różnych rodzajów transportu

#### Artykuł 6

##### Rozdział rachunkowości

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse były prowadzone i publikowane, z jednej strony, dla działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług przewozowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony, dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch obszarów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich.

2. Państwa członkowskie mogą postanowić, że rozdział ten wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura i usługi przewozowe są zarządzane przez osobne podmioty.

3. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów, z jednej strony, związanych z przewozami towarowymi, z drugiej zaś z działalnością związaną z zapewnieniem przewozu pasażerów. Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnianiem transportu jako usługi publicznej wykazuje się osobno zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie są one przenoszone do obszaru działalności związanego ze świadczeniem innych usług przewozowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.

4. Rachunkowość dla poszczególnych obszarów działalności, o których mowa w ust. 1 i 3, prowadzi się w sposób, który umożliwia monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych wypłacanych na jeden z obszarów działalności na drugi z nich oraz monitorowanie wykorzystania dochodu z opłat za dostęp do infrastruktury i nadwyżek z innych rodzajów działalności gospodarczej.

#### Artykuł 7

##### Niezależność podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby podstawowe funkcje dotyczące wyznaczania sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury były powierzane podmiotom lub przedsiębiorstwom, które same nie świadczą kolejowych usług przewozowych. Niezależnie od struktur organizacyjnych istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty.

Podstawowe funkcje to:

- a) podejmowanie decyzji dotyczących alokacji tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, a także alokacja poszczególnych tras pociągów; oraz

- b) podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i pobieranie opłat, bez uszczerbku dla art. 29 ust. 1.

Państwa członkowskie mogą jednakże powierzyć przedsiębiorstwom kolejowym lub jakimkolwiek innemu podmiotowi odpowiedzialność za przyczynianie się do rozwoju infrastruktury kolejowej, na przykład poprzez inwestycje, utrzymanie oraz finansowanie.

2. W przypadku gdy zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje, o których mowa w sekcjach 2 i 3 rozdziału IV, są wykonywane odpowiednio przez organ pobierający opłaty i przez organ alokujący, które są niezależne w swojej formie prawnej, organizacyjnej i w zakresie podejmowania decyzji od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.

3. W przypadku gdy w przepisach sekcji 2 i 3 rozdziału IV jest mowa o podstawowych funkcjach zarządcy infrastruktury, są one rozumiane jako funkcje dotyczące organu pobierającego opłaty lub organu alokującego w ramach ich odpowiednich uprawnień.

### SEKCJA 3

#### **Poprawa sytuacji finansowej**

##### Artykuł 8

#### **Finansowanie zarządcy infrastruktury**

1. Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę konieczności ogólne potrzeby Unii, w tym potrzebę współpracy z sąsiadującymi państwami trzecimi. W tym celu ogłaszają w terminie do dnia 16 grudnia 2014 r., po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, orientacyjną strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w związku z utrzymaniem, modernizacją i rozwojem infrastruktury w oparciu o stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia ta obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.

2. Z należyty uwzględnieniem przepisów art. 93, 107 i 108 TFUE, państwa członkowskie mogą także zapewnić zarządcy infrastruktury finansowanie zgodnie z jego funkcjami, o których mowa w art. 3 pkt 2, wielkością infrastruktury i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji. Państwa członkowskie mogą zdecydować o finansowaniu tych inwestycji ze środków innych niż pochodzące z bezpośredniego finansowania przez państwo. W każdym przypadku państwa członkowskie przestrzegają wymogów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu.

3. W ramach ogólnej polityki ustalonej przez zainteresowane państwo członkowskie oraz z uwzględnieniem strategii, o której mowa w ust. 1, i finansowania zapewnianego przez państwa członkowskie, o którym mowa w ust. 2, zarządca infrastruktury przyjmuje plan biznesowy zawierający programy inwestycyjne i finansowe. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i środków na osiągnięcie tych celów. Zarządca

infrastruktury zapewnia, aby znani wnioskodawcy oraz – na ich żądanie – potencjalni wnioskodawcy mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego, w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego zatwierdzeniem przez zarządcę infrastruktury.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby w zwyczajnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekracza pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłat za dostęp do infrastruktury, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej, bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych oraz finansowanie przez państwo z jednej strony, w tym w razie potrzeby płatności zaliczkowe ze strony państwa, oraz wydatki na infrastrukturę z drugiej strony.

Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminacyjnej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu, w zakresie ram pobierania opłat zgodnie z art. 31 i 32, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

##### Artykuł 9

#### **Przejrzysty mechanizm umarzania długów**

1. Bez uszczerbku dla przepisów Unii dotyczących pomocy państwa oraz zgodnie z art. 93, 107 i 108 TFUE, państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie przedsiębiorstw kolejowych będących przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne do poziomu, który nie będzie utrudniał stabilnego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej.

2. Do celów, o których mowa w ust. 1, państwa członkowskie mogą nakazać wydzielenie odrębnej jednostki umarzania długu w działach księgowych takich przedsiębiorstw kolejowych.

Bilans jednostki może zostać obciążony wszystkimi kredytami, do czasu ich wygaśnięcia, zaciągniętymi przez przedsiębiorstwo kolejowe na finansowanie inwestycji i pokrycie nadwyżki wydatków bieżących wynikających z działalności w sektorze transportu kolejowego lub zarządzania infrastrukturą kolejową. Długów wynikających z działalności jednostek zależnych nie uwzględnia się.

3. Ust. 1 i 2 mają zastosowanie wyłącznie do długów lub odsetek od długów zaciągniętych przez przedsiębiorstwa kolejowe będące przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne do dnia otwarcia rynku dla wszystkich lub części kolejowych usług przewozowych w danym państwie członkowskim, a w każdym przypadku do dnia 15 marca 2001 r. lub do daty przystąpienia do Unii w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii po tym dniu.

## SEKCJA 4

**Dostęp do infrastruktury kolejowej I usług**

## Artykuł 10

**Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej**

1. Przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich rodzajów kolejowych przewozów towarowych. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej porty morskie i śródlądowe z innymi obiektami infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, i infrastruktury służącej lub mogącej służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

2. Przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych przewozów pasażerskich. Wykonując międzynarodowe przewozy pasażerskie, przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej stacji na tej trasie, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2.

3. Właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, określają – na wniosek odpowiednich właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych – czy głównym celem usługi jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich.

4. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja przyjmuje, do dnia 16 grudnia 2016 r., środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

## Artykuł 11

**Ograniczenie prawa dostępu i prawa do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania**

1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją końcową, które są objęte co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych zgodną z prawem unijnym. Ograniczenie takie nie skutkuje ograniczeniem prawa do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania na stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej stacji na tej trasie, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, z wyjątkiem przypadków, gdy korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

2. To, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, określane jest przez właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, na podstawie obiektywnej analizy

ekonomicznej i wcześniej ustalonych kryteriów, na wniosek któregośkolwiek z poniższych podmiotów:

- a) właściwego organu lub właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;
- b) każdego innego zainteresowanego właściwego organu mającego prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu;
- c) zarządcy infrastruktury;
- d) przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych.

Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym informacje wymagane – w stopniu uzasadnionym – do podjęcia decyzji. Organ regulacyjny analizuje informacje otrzymane od tych stron i w stosownych przypadkach występuje o udzielenie odpowiednich informacji oraz rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania wniosku. Organ regulacyjny konsultuje się w stosownych przypadkach ze wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem – w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, a w każdym razie nie później niż w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa termin i warunki, przy zachowaniu których którykolwiek z wymienionych poniżej podmiotów może wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji:

- a) odpowiedni właściwy organ lub odpowiednie właściwe organy;
- b) zarządca infrastruktury;
- c) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe wnoszące o uzyskanie dostępu.

4. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja przyjmuje, do dnia 16 grudnia 2016 r., środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

5. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim na trasie międzynarodowych przewozów pasażerskich, w przypadku gdy prawo wyłączne przewozu osób między tymi stacjami zostało przyznane na mocy umowy koncesyjnej zawartej przed dniem 4 grudnia 2007 r., przy zastosowaniu uczciwej konkurencyjnej procedury przetargowej i zgodnie z odpowiednimi zasadami prawa Unii. Ograniczenie takie może być stosowane przez cały pierwotny okres trwania umowy lub przez 15 lat, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje, o których mowa w ust. 1, 2, 3 i 5, podlegały kontroli sądowej.

#### Artykuł 12

### Opłata nakładana na przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie

1. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 2 państwa członkowskie mogą, na warunkach określonych w niniejszym artykule, upoważnić organ odpowiedzialny za kolejowe przewozy pasażerskie do nałożenia opłaty na przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie na trasach objętych właściwością tego organu, na których wykonywane są połączenia pomiędzy dwiema stacjami w tym państwie członkowskim.

W takim przypadku przedsiębiorstwa kolejowe świadczące krajowe lub międzynarodowe przewozy pasażerskie są objęte tą samą opłatą za świadczenie usług na trasach wchodzących w zakres właściwości tego organu.

2. Opłata ma stanowić rekompensatę dla organu za obowiązki świadczenia usługi publicznej określone w umowach o świadczenie usług publicznych zawartych zgodnie z prawem unijnym. Przychód osiągnięty z takiej opłaty i wypłacony jako rekompensata nie może przekraczać poziomu pozwalającego pokryć całość lub część kosztów poniesionych w związku z odpowiednimi obowiązkami świadczenia usługi publicznej przy uwzględnieniu odpowiednich przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków.

3. Opłata musi być zgodna z prawem unijnym, a zwłaszcza musi być zgodna z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności, w szczególności pomiędzy średnią ceną usługi dla pasażera a wysokością opłaty. Całość opłat nałożonych zgodnie z niniejszym ustępem nie może zagrażać rentowności usługi kolejowego przewozu pasażerskiego objętej tymi opłatami.

4. Odpowiednie organy przechowują informacje niezbędne do zapewnienia przesłedzenia pochodzenia i przeznaczenia opłat. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji.

5. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja przyjmuje środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 13

### Warunki dostępu do usług

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, w niedyskryminacyjny sposób, minimalny pakiet dostępu określony w załączniku II pkt 1.

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, na niedyskryminacyjnych zasadach, dostęp, w tym również dostęp do torów, do obiektów, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz do usług świadczonych w tych obiektach.

3. Aby zagwarantować pełną przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 lit. a), b), c), d), g) i i), oraz świadczenie usług w tych obiektach, w przypadku gdy operator takiego obiektu infrastruktury usługowej jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez organ lub przedsiębiorstwo, które również działają i mają dominującą pozycję na krajowych rynkach usług transportu kolejowego, dla których wykorzystuje się dany obiekt, operatorzy takich obiektów infrastruktury usługowej muszą mieć strukturę organizacyjną zapewniającą niezależność tego organu lub przedsiębiorstwa w zakresie organizacyjnym i decyzyjnym. Taka niezależność nie oznacza wymogu stworzenia odrębnego podmiotu prawnego dla obiektów infrastruktury usługowej i może być zapewniona przez zorganizowanie osobnych działów w ramach jednego podmiotu prawnego.

W przypadku wszystkich obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, operator oraz organ lub przedsiębiorstwo prowadzą odrębną rachunkowość, w tym oddzielne bilanse i rachunki zysków i strat.

W przypadku gdy zarządca infrastruktury zapewnia działanie obiektu infrastruktury usługowej lub operator obiektu infrastruktury usługowej jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez zarządcę infrastruktury, musi zostać wykazana zgodność z wymogami zawartymi w niniejszym ustępie przez spełnienie wymogów określonych w art. 7.

4. Wnioski o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i świadczenie w nim usług, o których mowa w załączniku II pkt 2, składane przez przedsiębiorstwa kolejowe, rozpatrywane są w rozsądnych ramach czasowych ustalonych przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Wnioski takie mogą zostać oddalone, tylko jeśli istnieją realne alternatywy pozwalające tym przedsiębiorstwom kolejowym na prowadzenie przewozów towarowych lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie lub na trasach alternatywnych na warunkach akceptowalnych pod względem ekonomicznym. Nie zobowiązuje to operatora obiektu infrastruktury usługowej do inwestowania w zasoby lub obiekty, aby spełnić wszystkie żądania przedsiębiorstw kolejowych.

W przypadku gdy wnioski składane przez przedsiębiorstwa kolejowe dotyczą dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – i świadczenie w nim usług – zarządzanego przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 3, operator infrastruktury usługowej uzasadnia w formie pisemnej każdą decyzję odmowną i wskazuje realne alternatywy w innych obiektach.

5. W przypadku wystąpienia konfliktu pomiędzy różnymi wnioskami operator obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, dokłada starań, aby uwzględnić wszystkie wnioski w jak najszerszym zakresie. W przypadku braku realnej alternatywy oraz braku możliwości uwzględnienia wszystkich wniosków o przyznanie zdolności przepustowej danego obiektu w oparciu o wykazane potrzeby wnioskodawca może wnieść skargę do organu regulacyjnego, o którym mowa w art. 55, który rozpatruje sprawę i w stosownym przypadku podejmuje działania w celu zapewnienia przyznania odpowiedniej części zdolności przepustowej temu wnioskodawcy.

6. W przypadku gdy obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej zainteresowanie dostępem do tego obiektu, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy jako obiekt kolejowej infrastruktury usługowej, w całości lub w części, chyba że operator tego obiektu infrastruktury usługowej wykaże, że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego użycie przez jakiekolwiek przedsiębiorstwo kolejowe.

7. W przypadku gdy operator obiektu infrastruktury usługowej świadczy jakiekolwiek usługi, o których mowa w załączniku II pkt 3, jako usługi dodatkowe, świadczy takie usługi na żądanie przedsiębiorstw kolejowych w sposób niedyskryminacyjny.

8. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać dodatkowych usług, świadczonych jako usługi pomocnicze, o których mowa w załączniku II pkt 4, od zarządcy infrastruktury lub od innych operatorów obiektów infrastruktury usługowej. Operator obiektu infrastruktury usługowej nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług. W przypadku gdy operator obiektu infrastruktury usługowej zadecyduje o oferowaniu innym jakichkolwiek takich usług, świadczy on je przedsiębiorstwom kolejowym na ich żądanie w sposób niedyskryminacyjny.

9. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych i operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja może przyjąć środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać w zakresie dostępu do usług, które mają być świadczone w obiektach infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2–4. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### SEKCJA 5

### Umowy transgraniczne

#### Artykuł 14

#### Zasady ogólne dotyczące umów transgranicznych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby postanowienia umów transgranicznych nie dyskryminowały przedsiębiorstw

kolejowych ani nie ograniczały ich swobody w zakresie wykonywania przewozów transgranicznych.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich umowach transgranicznych w terminie do dnia 16 czerwca 2013 r. w odniesieniu do umów zawartych przed tą datą, a w odniesieniu do nowych lub zmienionych umów między państwami członkowskimi – przed ich zawarciem. Komisja zadecyduje, czy takie umowy są zgodne z prawem unijnym w terminie dziewięciu miesięcy od powiadomienia w przypadku umów zawartych przed dniem 15 grudnia 2012 r. i w terminie czterech miesięcy od powiadomienia w przypadku nowych lub zmienionych umów między państwami członkowskimi. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.

3. Bez uszczerbku dla podziału kompetencji pomiędzy Unią a państwami członkowskimi, zgodnie z prawem unijnym, państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zamiarze rozpoczęcia negocjacji i zawarcia nowych lub zmienionych umów transgranicznych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

4. Jeżeli w terminie dwóch miesięcy od otrzymania powiadomienia o tym, że dane państwo członkowskie zamierza rozpocząć negocjacje, o których mowa w ust. 2, Komisja stwierdzi, że negocjacje te mogą naruszyć cele negocjacji unijnych toczących się z danymi państwami trzecimi lub doprowadzić do tego, że umowa będzie niezgodna z prawem unijnym, odpowiednio informuje o tym dane państwo członkowskie.

Państwa członkowskie regularnie informują Komisję o wszelkich takich negocjacjach i w stosownym przypadku zwracają się do Komisji, aby uczestniczyła w nich jako obserwator.

5. Państwa członkowskie są upoważnione do tymczasowego stosowania lub zawarcia nowych lub zmienionych umów transgranicznych z państwami trzecimi, pod warunkiem że są one zgodne z prawem unijnym i nie szkodzą przedmiotowi i celowi polityki transportowej Unii. Komisja przyjmuje takie decyzje o upoważnieniu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.

#### SEKCJA 6

### Zadania Komisji w zakresie monitorowania

#### Artykuł 15

#### Zakres monitorowania rynku

1. Komisja przyjmuje ustalenia konieczne do monitorowania warunków technicznych i ekonomicznych oraz rozwoju rynku unijnego transportu kolejowego.

2. W tym kontekście Komisja włącza ściśle do swoich prac przedstawicieli państw członkowskich, w tym przedstawicieli organów regulacyjnych, o których mowa w art. 55, i przedstawicieli zainteresowanych sektorów, w tym, w stosownych przypadkach, partnerów społecznych, użytkowników oraz przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych, tak aby byli oni w stanie lepiej monitorować rozwój sektora kolejowego i zmiany rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków planowanych przez Komisję. W stosownych przypadkach Komisja włącza do swoich prac również Europejską Agencję Kolejową, zgodnie z jej zadaniami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji) <sup>(1)</sup>.

3. Komisja monitoruje wykorzystanie sieci i zmiany warunków ramowych w sektorze kolejowym, w szczególności w zakresie pobierania opłat za infrastrukturę, alokacji zdolności przepustowej, inwestycji w infrastrukturę kolejową, rozwoju sytuacji w odniesieniu do cen i jakości kolejowych usług transportowych, kolejowych usług transportowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych, wydawania licencji i stopnia otwarcia rynku oraz harmonizacji pomiędzy państwami członkowskimi, zmian w poziomie zatrudnienia oraz związanych z nimi warunków socjalnych w sektorze kolejowym. Te działania monitorujące pozostają bez uszczerbku dla podobnych działań prowadzonych w państwach członkowskich, a także dla roli partnerów społecznych.

4. Komisja składa co dwa lata sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie:

- a) zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych i usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe, o których mowa w załączniku II;
- b) warunków ramowych, o których mowa w ust. 3, w tym usług publicznych kolejowych przewozów pasażerskich;
- c) stanu unijnej sieci kolejowej;
- d) wykorzystania uprawnień do dostępu;
- e) barier dla bardziej efektywnych przewozów kolejowych;
- f) ograniczeń infrastruktury;
- g) potrzeb w zakresie ustawodawstwa.

5. Na potrzeby monitorowania rynku przez Komisję państwa członkowskie, przy jednoczesnym uwzględnieniu roli partnerów społecznych, co roku przekazują Komisji niezbędne informacje dotyczące korzystania z sieci i rozwoju warunków ramowych w sektorze kolejowym.

6. Komisja może przyjąć środki służące zapewnieniu spójności w zakresie obowiązków dotyczących sprawozdawczości w państwach członkowskich. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

### ROZDZIAŁ III

## PRYZNAWANIE LICENCJI PRZEDSIĘBIORSTWOM KOLEJOWYM

### SEKCJA 1

#### Organ wydający licencje

#### Artykuł 16

#### Organ wydający licencje

Każde z państw członkowskich wyznacza organ wydający licencje, który jest odpowiedzialny za wydawanie licencji oraz wykonywanie obowiązków nałożonych na mocy niniejszego rozdziału.

Organ wydający licencje sam nie może świadczyć kolejowych usług transportowych i musi być niezależny od przedsiębiorstw lub podmiotów świadczących takie usługi.

### SEKCJA 2

#### Warunki otrzymania licencji

#### Artykuł 17

#### Wymogi ogólne

1. Przedsiębiorstwo jest upoważnione do ubiegania się o przyznanie licencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę.
2. Państwa członkowskie nie wydają licencji ani nie przedłużają ich ważności w przypadkach, w których wymogi niniejszego rozdziału nie są spełnione.
3. Przedsiębiorstwo, które spełnia wymogi określone w niniejszym rozdziale, uprawnione jest do uzyskania licencji.
4. Żadne przedsiębiorstwo nie może świadczyć kolejowych usług przewozowych objętych zakresem niniejszego rozdziału, o ile nie została mu przyznana odpowiednia licencja na usługi, jakie mają być świadczone.

Taka licencja sama w sobie nie uprawnia jednakże jej posiadacza do dostępu do infrastruktury kolejowej.

5. Komisja przyjmuje środki określające szczegółowo stosowanie wspólnego wzoru licencji, a jeżeli jest to konieczne do zapewnienia uczciwej i skutecznej konkurencji na rynkach przewozów kolejowych – procedurę, której należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 18

#### Warunki otrzymania licencji

Od przedsiębiorstwa składającego wniosek o licencję wymaga się, aby było w stanie udowodnić organom wydającym licencje w danym państwie członkowskim przed rozpoczęciem swojej działalności, że w każdej chwili będzie zdolne spełnić wymogi dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych oraz pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej, wymienione w art. 19–22.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.



Do takich celów każde z przedsiębiorstw składających wnioszek o licencję dostarcza wszelkie użyteczne w tym zakresie informacje.

#### Artykuł 19

##### Wymogi dotyczące dobrej reputacji

Państwa członkowskie określają warunki dotyczące dobrej reputacji w celu zapewnienia, aby przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję lub osoby nim zarządzające spełniały następujące warunki:

- a) nie były skazane za poważne przestępstwa, w tym za przestępstwa o charakterze gospodarczym;
- b) nie ogłoszono ich upadłości;
- c) nie były skazane za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych mających zastosowanie do transportu;
- d) nie były skazane za poważne lub wielokrotne przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z prawa socjalnego lub prawa pracy, w tym obowiązków wynikających z ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz obowiązków wynikających z prawa celnego w przypadku przedsiębiorstwa ubiegającego się o wykonywanie transgranicznych przewozów towarowych podlegających postępowaniu celnemu.

#### Artykuł 20

##### Wymogi związane ze zdolnością finansową

1. Wymogi związane ze zdolnością finansową są spełnione wówczas, gdy przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję wykaże, że będzie w stanie wypełniać rzeczywiste i potencjalne zobowiązania, oparte na realistycznych założeniach, przez okres dwunastu miesięcy.

2. Organ wydający licencję weryfikuje zdolność finansową zwłaszcza przez sprawdzenie rocznych sprawozdań finansowych danego przedsiębiorstwa kolejowego lub – w przypadku przedsiębiorstw składających wnioszek o licencję, które nie mogą przedstawić rocznego sprawozdania finansowego – poprzez sprawdzenie bilansu. Każde z przedsiębiorstw składających wnioszek o licencję przekazuje co najmniej informacje wymienione w załączniku III.

3. Organ wydający licencję uznaje, że przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję nie ma zdolności finansowej, jeżeli w wyniku działalności tego przedsiębiorstwa pojawiają się znaczne lub powtarzające się zaległości podatkowe lub związane z ubezpieczeniem społecznym.

4. Organ wydający licencję może zażądać przedstawienia sprawozdania z audytu oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub audytora. Dokumenty te zawierają informacje wymienione w załączniku III.

5. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 60 dotyczących pewnych zmian załącznika III. Załącznik III może zatem zostać zmieniony, aby określić informacje, które ma przekazać przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję, lub aby uzupełnić go w świetle doświadczeń zebranych przez organy wydające licencje lub w świetle rozwoju rynku transportu kolejowego.

#### Artykuł 21

##### Wymogi dotyczące kwalifikacji zawodowych

Wymogi dotyczące kwalifikacji zawodowych są spełnione, kiedy przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję może wykazać, że ma lub będzie posiadać organizację zarządzania, dysponującą wiedzą lub doświadczeniem niezbędnym do prowadzenia kontroli bezpieczeństwa i niezawodności działalności operacyjnej oraz jej nadzorowania we wszystkich rodzajach działalności określonych w licencji.

#### Artykuł 22

##### Wymogi dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej

Bez uszczerbku dla unijnych zasad pomocy państwa oraz zgodnie z art. 93, 107 i 108 TFUE, przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Niezależnie od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych.

#### SEKCJA 3

##### Ważność licencji

#### Artykuł 23

##### Ważność terytorialna i czasowa

1. Licencja jest ważna na całym terytorium Unii.
2. Licencja zachowuje ważność tak długo, jak długo przedsiębiorstwo kolejowe spełnia obowiązki ustanowione w niniejszym rozdziale. Organ wydający licencję może jednakże wprowadzić obowiązek regularnych przeglądów. W takim przypadku przeglądy przeprowadza się przynajmniej raz na pięć lat.
3. Przepisy szczególne regulujące warunki zawieszenia lub cofnięcia licencji mogą zostać włączone do samej licencji.

#### Artykuł 24

##### Licencja tymczasowa, zatwierdzenie, zawieszenie i cofnięcie licencji

1. Jeśli istnieje poważna wątpliwość, czy przedsiębiorstwo kolejowe, które otrzymało licencję, spełnia wymogi niniejszego rozdziału, w szczególności art. 18, organ wydający licencję może w każdej chwili sprawdzić, czy dane przedsiębiorstwo kolejowe rzeczywiście spełnia te wymogi.

W przypadku gdy organ wydający licencję jest przekonany, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów, zawiesza lub cofa licencję.

2. W przypadku gdy organ państwa członkowskiego wydający licencję jest przekonany, że zachodzi poważna wątpliwość co do spełniania wymogów ustanowionych w niniejszym rozdziale przez przedsiębiorstwo kolejowe, któremu licencję przyznał organ innego państwa członkowskiego wydający licencję, niezwłocznie informuje on ten organ.

3. Niezależnie od ust. 1, w przypadku gdy licencja została zawieszona lub cofnięta z powodu niespełnienia wymogów w zakresie zdolności finansowej, organ wydający licencje może wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Licencja tymczasowa jest jednak ważna nie dłużej niż przez sześć miesięcy od daty jej wydania.

4. W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe zaprzestało prowadzenia działalności przez sześć miesięcy lub nie rozpoczęło działalności przez sześć miesięcy od dnia wydania licencji, organ wydający licencje może zdecydować, że licencja ma zostać ponownie przedłożona do zatwierdzenia lub zawieszona.

Jeśli chodzi o rozpoczęcie działalności, przedsiębiorstwo kolejowe może wystąpić o przyznanie dłuższego okresu na jej rozpoczęcie z uwagi na specyficzny charakter usług, jakie mają być przez nie świadczone.

5. W przypadku zmiany mającej wpływ na sytuację prawną przedsiębiorstwa, w szczególności w przypadku fuzji lub przejęcia przedsiębiorstwa, organ wydający licencje może zdecydować, że licencja zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia. Przedsiębiorstwo kolejowe może kontynuować działalność, o ile organ wydający licencje nie stwierdzi zagrożenia bezpieczeństwa. W takim przypadku decyzja musi być uzasadniona.

6. W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe zamierza znacząco zmienić lub rozszerzyć swoją działalność, jego licencja jest ponownie przedkładana do zatwierdzenia organowi wydającemu licencje.

7. Organ wydający licencje nie zezwala na jej zachowanie przez przedsiębiorstwo kolejowe, w stosunku do którego wszczęte zostało postępowanie upadłościowe lub inne podobne postępowanie, jeśli jest przekonany, że nie istnieją realne możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstwa w rozsądnym okresie czasie.

8. W przypadku gdy organ wydający licencje wydaje, zawieszca, cofa lub zmienia licencję, niezwłocznie informuje o tym Europejską Agencję Kolejową. Europejska Agencja Kolejowa niezwłocznie informuje organy wydające licencje pozostałych państw członkowskich.

#### Artykuł 25

##### **Tryb wydawania licencji**

1. Tryb wydawania licencji zostaje podany do wiadomości publicznej przez zainteresowane państwo członkowskie, które informuje o tym Komisję.

2. Organ wydający licencje podejmuje decyzję w sprawie złożonego wniosku w możliwie najkrótszym czasie, lecz nie później niż w trzy miesiące po przedłożeniu wszystkich istotnych informacji, zwłaszcza danych wymienionych w załączniku III. Organ wydający licencje uwzględnia wszystkie dostępne informacje. Przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję zostaje niezwłocznie poinformowane o podjętej przez organ decyzji. W decyzji odmownej podaje się powody odmowy.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje organu wydającego licencje podlegały kontroli sądowej.

## ROZDZIAŁ IV

### **POBIERANIE OPŁAT ZA UŻYTKOWANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ I ALOKACJA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

#### SEKCJA 1

##### **Zasady ogólne**

##### Artykuł 26

#### **Efektywne wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury**

Państwa członkowskie zapewniają, aby systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej dla infrastruktury kolejowej spełniały zasady ustanowione w niniejszej dyrektywie, i w ten sposób umożliwiły zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu i osiągnięcie optymalnej efektywności wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury.

##### Artykuł 27

#### **Regulamin sieci**

1. Zarządca infrastruktury, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, opracowuje i publikuje regulamin sieci, możliwy do uzyskania po uiszczeniu opłaty, która nie przewyższa kosztu publikacji tego regulaminu. Regulamin sieci publikuje się w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii. Treść regulaminu sieci jest udostępniana nieodpłatnie w formie elektronicznej na portalu internetowym zarządcy infrastruktury oraz jest dostępna za pośrednictwem wspólnego portalu internetowego. Ten portal internetowy jest tworzony przez zarządców infrastruktury w ramach współpracy zgodnie z art. 37 i 40.

2. Regulamin sieci podaje charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych oraz zawiera informacje dotyczące warunków dostępu do danej infrastruktury kolejowej. Regulamin sieci zawiera także informacje dotyczące warunków dostępu do obiektów infrastruktury usługowej podłączonych do sieci zarządcy infrastruktury oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazuje stronę internetową, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej. Treść regulaminu sieci określono w załączniku IV.

3. Regulamin sieci jest aktualizowany i zmieniany w razie konieczności.

4. Regulamin sieci publikuje się nie mniej niż na cztery miesiące przed terminem składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury.

##### Artykuł 28

#### **Umowy między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury kolejowej**

Każde przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe usługi przewozowe zawiera niezbędne umowy prawa publicznego lub prywatnego z zarządcami infrastruktury kolejowej. Warunki takich umów są niedyskryminacyjne i przejrzyste, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

## SEKCJA 2

**Oplaty za infrastrukturę I usługi**

## Artykuł 29

**Ustalanie, wyznaczanie i pobieranie opłat**

1. Państwa członkowskie ustalają ramy pobierania opłat, nie naruszając niezależności zarządzania przewidzianej w art. 4.

Z zastrzeżeniem powyższego warunku, państwa członkowskie ustalają także specjalne zasady pobierania opłat lub przekazują takie uprawnienia zarządcy infrastruktury.

Państwa członkowskie zapewniają, aby regulamin sieci zawierał ramy pobierania opłat i zasady pobierania opłat lub wskazywał stronę internetową, na której publikowane są ramy pobierania opłat i zasady pobierania opłat.

Zarządca infrastruktury wyznacza i pobiera opłatę za użytkowanie infrastruktury zgodnie z ustalonymi ramami pobierania opłat oraz zasadami pobierania opłat.

Bez uszczerbku dla niezależności zarządzania określonej w art. 4 i pod warunkiem, że prawo to zostało bezpośrednio przyznane w prawie konstytucyjnym przed dniem 15 grudnia 2010 r., parlament narodowy może mieć prawo do kontroli oraz, w stosownym przypadku, przeglądu poziomu opłat określonego przez zarządcę infrastruktury. Każdy taki przegląd zapewni, aby opłaty były zgodne z niniejszą dyrektywą, z ustanowionymi ramami i zasadami pobierania opłat.

2. Z wyjątkiem przypadków, gdy przyjęte są szczególne ustalenia zgodnie z art. 32 ust. 3, zarządcy infrastruktury zapewniają, aby stosowany system pobierania opłat był oparty na takich samych zasadach na całej ich sieci.

3. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były równoważne i niedyskryminacyjne opłaty dla różnych przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy o równoważnym charakterze na podobnej części rynku oraz aby faktycznie stosowane opłaty były zgodne z zasadami ustalonymi w regulaminie sieci.

4. Zarządca infrastruktury przestrzega poufności handlowej informacji dostarczanych mu przez wnioskodawców.

## Artykuł 30

**Koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury**

1. Zarządcy infrastruktury otrzymują, z należytym uwzględnieniem bezpieczeństwa oraz utrzymania i poprawiania jakości usług w zakresie infrastruktury, zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp.

2. Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do planowania i finansowania infrastruktury kolejowej oraz dla budżetowej zasady jednoroczności, w stosownych przypadkach państwa członkowskie zapewniają, aby między właściwym organem a zarządcą infrastruktury została

zawarta umowa spełniająca podstawowe zasady i parametry określone w załączniku V i obejmująca okres nie krótszy niż pięć lat.

Państwa członkowskie zapewniają, aby umowy obowiązujące w dniu 15 grudnia 2012 r. zostały zmienione, w razie konieczności, w celu dostosowania ich do niniejszej dyrektywy w chwili przedłużenia ich obowiązywania lub najpóźniej do dnia 16 czerwca 2015 r..

3. Państwa członkowskie wprowadzają zachęty, o których mowa w ust. 1, w drodze umowy, o której mowa w ust. 2, lub w drodze środków regulacyjnych, lub też przez połączenie zawartych w umowie zachęt służących zmniejszeniu kosztów ze środkami regulacyjnymi służącymi obniżeniu poziomu opłat.

4. Jeżeli dane państwo członkowskie zdecyduje się wprowadzić zachęty, o których mowa w ust. 1, w drodze środków regulacyjnych, oparte to będzie na analizie osiągalnych redukcji kosztów. Nie narusza to uprawnień organu regulacyjnego do przeglądu opłat, o którym mowa w art. 56.

5. Warunki umowy, o której mowa w ust. 2, i struktura wpłat w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury są uzgodnione z góry na cały okres umowy.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy i – na żądanie – potencjalni wnioskodawcy byli informowani przez właściwy organ i zarządcę infrastruktury oraz mieli możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści umowy przed jej podpisaniem. Umowa jest publikowana w terminie miesiąca od jej zawarcia.

Zarządca infrastruktury zapewnia zgodność postanowień umowy z planem biznesowym.

7. Zarządcy infrastruktury sporządzają i prowadzą rejestr swoich aktywów oraz aktywów, którymi zarządzają; rejestr mógłby być wykorzystany, aby ocenić finansowanie potrzebne do ich naprawy lub wymiany. Dołącza się do niego także szczegółowe informacje na temat kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury.

8. Zarządcy infrastruktury opracowują metodę alokacji kosztów do poszczególnych kategorii usług oferowanych przedsiębiorstwom kolejowym. Państwa członkowskie mogą nałożyć wymóg uzyskania uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta jest od czasu do czasu uaktualniana na podstawie najlepszej praktyki międzynarodowej.

## Artykuł 31

**Zasady pobierania opłat**

1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej są wpłacane odpowiednio zarządcy infrastruktury oraz operatorowi obiektu infrastruktury usługowej i wykorzystywane do finansowania ich działalności gospodarczej.

2. Państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektu infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat, aby umożliwić organowi regulacyjnemu wykonywanie jego funkcji, o których mowa w art. 56. Zarządca infrastruktury i operator obiektu infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać wobec przedsiębiorstw kolejowych, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30–37, są zgodne z metodologią, zasadami, a jeśli to ma zastosowanie, z wartościami określonymi w regulaminie sieci.

3. Bez uszczerbku dla ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla art. 32 opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu.

Przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do tych zasad przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych.

4. Opłaty za dostęp do infrastruktury, o których mowa w ust. 3, mogą zawierać opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej w możliwej do wskazania części infrastruktury w czasie okresów przepelnienia.

5. Opłaty za dostęp do infrastruktury, o których mowa w ust. 3, mogą być zmieniane, aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez ruch pociągów. Wszelkie tego rodzaju zmiany różnicuje się w zależności od wagi spowodowanego skutku.

W oparciu o doświadczenia zebrane przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, organy regulacyjne i właściwe organy i uznając istniejące systemy dotyczące różnicowania opłat w zależności od hałasu, Komisja przyjmuje środki wykonawcze określające zasady, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu, w tym czas trwania ich stosowania, oraz umożliwiające różnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury, aby uwzględnić, w stosownym przypadku, szczególnie charakter danego obszaru, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę ludności, na którą będzie to miało wpływ, i skład pociągu wraz z wpływem na poziom emisji hałasu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3. Nie mogą one powodować nadmiernego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi ani wpływać na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego.

Wszelkie tego rodzaju zmiany opłat za dostęp do infrastruktury mające na celu uwzględnienie kosztów skutków hałasu wspierają doposażenie wagonów w najbardziej efektywną pod względem finansowym dostępną technologię systemu hamowania o niskim poziomie hałasu.

Pobieranie opłaty za koszty środowiskowe, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, jest dozwolone tylko wtedy, jeżeli takie pobieranie opłaty jest stosowane do drogowego przewozu towarów zgodnie z prawem Unii.

Jeśli pobieranie opłat za koszty środowiskowe powoduje powstanie dodatkowych przychodów, decyzja co do ich wykorzystania pozostaje w gestii państw członkowskich.

Państwa członkowskie zapewniają przechowywanie niezbędnych informacji oraz możliwość przesłania pochodzenia pobieranych opłat za koszty środowiskowe i ich stosowania. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji na żądanie.

6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych wpływow, opłaty, o których mowa w ust. 3, 4 i 5, mogą być wyrażone za pomocą średnich obliczanych w stosunku do racjonalnego zasięgu przewozów pociągami i czasu. Jednakże względna wielkość opłat za dostęp do infrastruktury musi być związana z kosztami, które można przypisać danym przewozom.

7. Opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.

8. W przypadku gdy usługi wymienione w załączniku II pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, opłata nałożona za taką usługę nie może przekraczać kosztów jej świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.

9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury. Takie opłaty nie mogą przekraczać straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury wynikającej z utrzymania.

10. Operator obiektów służących świadczeniu usług, o których mowa w załączniku II pkt 2, 3 i 4, przekazuje zarządcy infrastruktury informacje o opłatach, które należy uwzględnić w regulaminie sieci, lub wskazuje stronę internetową, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej, zgodnie z art. 27.

#### Artykuł 32

#### Wyjątki od zasad pobierania opłat

1. W celu odzyskania całości kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury państwo członkowskie może, jeżeli kondycja rynku to umożliwia, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad, gwarantując przy tym optymalną konkurencyjność segmentów rynku kolejowego. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą umożliwia kondycja rynku.

Przed zatwierdzeniem wprowadzenia podwyżek państwa członkowskie zapewniają, aby zarządcy infrastruktury ocenili ich znaczenie dla określonych segmentów rynku, biorąc pod uwagę co najmniej pary wymienione w załączniku VI pkt 1 i zachowując te właściwe. Wykaz sektorów rynku określony przez zarządców infrastruktury zawiera co najmniej trzy następujące segmenty: przewozy towarowe, przewozy pasażerskie w ramach umowy o świadczeniu usługi publicznej oraz inne przewozy pasażerskie.

Zarządcy infrastruktury mogą dalej rozróżniać segmenty rynku według przewożonych towarów lub pasażerów.

Określone zostaną również segmenty rynku, w których przedsiębiorstwa kolejowe obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi w okresie obowiązywania systemu pobierania opłat. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia podwyżki w systemie pobierania opłat w tych segmentach rynku.

Wykaz segmentów rynku jest publikowany w regulaminie sieci i podlega przeglądowi przynajmniej raz na pięć lat. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, sprawdza ten wykaz zgodnie z art. 56.

2. Do celów przewozu towarów z i do państw trzecich realizowanego na sieci, której szerokość toru jest inna niż na głównej sieci kolejowej w Unii, zarządcy infrastruktury mogą ustalać wyższe opłaty, aby uzyskać pełny zwrot poniesionych kosztów.

3. Dla konkretnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub dla konkretnych projektów inwestycyjnych, które zostały zakończone po 1988 r., zarządca infrastruktury może ustalić lub nadal ustalać wyższe opłaty – na podstawie długookresowych kosztów takich projektów – jeżeli podnoszą one efektywność lub efektywność kosztową bądź oba te aspekty, a w inny sposób nie mogłyby być lub nie zostałyby uwzględnione. Taka umowa o pobieraniu opłat może także zawierać porozumienia w sprawie ponoszenia różnych rodzajów ryzyka związanego z nowymi inwestycjami.

4. Opłaty za dostęp do infrastruktury w korytarzach kolejowych wyszczególnionych w decyzji Komisji 2009/561/WE<sup>(1)</sup> są różnicowane, aby zachęcić do wyposażania pociągów w ETCS zgodny z wersją przyjętą na mocy decyzji Komisji 2008/386/WE<sup>(2)</sup> i kolejnych wersji. Takie zróżnicowanie nie może powodować jakiegokolwiek ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury.

(1) Decyzja Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniająca decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 194 z 25.7.2009, s. 60).

(2) Decyzja Komisji 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu Sterowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 136 z 24.5.2008, s. 11).

Niezależnie od tego obowiązku, państwa członkowskie mogą zdecydować, że zróżnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury nie ma zastosowania do linii kolejowych, o których mowa w decyzji 2009/561/WE, na których mogą poruszać się tylko pociągi wyposażone w ETCS.

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o objęciu tym zróżnicowaniem linii kolejowych, które nie są wyszczególnione w decyzji 2009/561/WE.

Przed dniem 16 czerwca 2015 r. oraz po przeprowadzeniu oceny skutków Komisja przyjmuje środki określające zasady, zgodnie z którymi należy stosować różnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury, stosownie do ram czasowych zgodnych z europejskim planem wdrożenia ERTMS na mocy decyzji 2009/561/WE i zapewniając, aby nie spowodowały one żadnej ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury. Te akty wykonawcze dostosowują zasady różnicowania opłat mające zastosowanie do pociągów obsługujących lokalne i regionalne przewozy i wykorzystujących ograniczone odcinki korytarzy kolejowych wyszczególnionych w decyzji 2009/561/WE. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3. Nie mogą one powodować nadmiernego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi ani wpływać na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego.

5. Aby zapobiec dyskryminacji, państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie średnie i krańcowe opłaty zarządcy infrastruktury za równoważne użytkowanie jego infrastruktury były porównywalne i aby porównywalne usługi w tym samym segmencie rynku podlegały takim samym opłatom. Zarządca infrastruktury wykazuje w regulaminie sieci, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej.

6. Jeżeli zarządca infrastruktury zamierza zmienić istotne elementy systemu pobierania opłat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci zgodnie z art. 27 ust. 4.

## Artykuł 33

### Ulgi

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 101, 102, 106 i 107 TFUE i niezależnie od zasady bezpośrednio ponoszonego kosztu, określonej w art. 31 ust. 3 niniejszej dyrektywy, wszelkie ulgi w stosunku do opłat pobieranych od przedsiębiorstwa kolejowego przez zarządcę infrastruktury za jakąkolwiek usługę muszą być zgodne z kryteriami określonymi w niniejszym artykule.

2. Z wyjątkiem ust. 3 ulgi ograniczają się do faktycznych oszczędności na kosztach administracyjnych dla zarządcy infrastruktury. Przy ustalaniu wielkości ulgi nie można uwzględniać oszczędności kosztów, które już zostały zinternalizowane w pobieranej opłacie.

3. Zarządcy infrastruktury mogą wprowadzić systemy dostępne dla wszystkich użytkowników infrastruktury, dla określonych potoków ruchu, udzielając ograniczonych w czasie ulg, aby zachęcić do rozwijania nowych usług kolejowych, lub ulgi zachęcające do korzystania z linii o znacznym stopniu niepełnego wykorzystania.

4. Ulgi mogą dotyczyć tylko opłat pobieranych za określony odcinek infrastruktury.

5. Podobne systemy ulg stosuje się dla podobnych usług. Systemy ulg stosuje się w niedyskryminacyjny sposób w stosunku do wszystkich przedsiębiorstw kolejowych.

#### Artykuł 34

##### **Systemy rekompensat za niepokryte koszty środowiskowe, związane z wypadkami i infrastrukturą**

1. Państwa członkowskie mogą wprowadzić na czas określony system rekompensat za użytkowanie infrastruktury kolejowej z tytułu możliwych do wykazania nieponoszonych kosztów środowiskowych, związanych z wypadkami i infrastrukturą w konkurencyjnych gałęziach transportu, o ile koszty te przekraczają równoważne koszty kolei.

2. W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe otrzymujące rekompensatę korzysta z prawa wyłączności, rekompensacie tej muszą towarzyszyć porównywalne korzyści dla użytkowników.

3. Wykorzystana metodologia i wykonane obliczenia muszą być dostępne publicznie. W szczególności musi być możliwe wykazanie określonych kosztów, którymi nie obciążono konkurencyjnej infrastruktury transportowej, i których uniknięto, oraz zapewnienie, aby system ten był przyznawany przedsiębiorstwom na niedyskryminacyjnych warunkach.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby system był zgodny z art. 93, 107 i 108 TFUE.

#### Artykuł 35

##### **Plan wykonania**

1. Systemy pobierania opłat za infrastrukturę zachęcają, za pomocą planu wykonania, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcę infrastruktury do minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej. Plan ten może obejmować sankcje za działania, które zakłócają eksploatację sieci, rekompensaty dla przedsiębiorstw, które zostały dotknięte skutkami zakłóceń, oraz premie jako nagrody za wydajność lepszą od planowanej.

2. Podstawowe zasady planu wykonania, wymienione w załączniku VI pkt 2, stosuje się na obszarze całej sieci.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60 dotyczących zmian załącznika VI pkt 2 lit. c). Załącznik VI pkt 2 lit. c) może zatem zostać zmieniony w świetle rozwoju rynku kolejowego i doświadczeń zebranych przez organy regulacyjne, o których mowa w art. 55,

zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe. Takie zmiany dostosowują klasy opóźnień do najlepszych praktyk opracowanych przez branżę.

#### Artykuł 36

##### **Opłaty rezerwacyjne**

Zarządcy infrastruktury mogą pobierać odpowiednią opłatę za zdolność przepustową, która została przydzielona, ale nie jest wykorzystywana. Ta opłata za niewykorzystywanie zapewnia zachętę do efektywnego wykorzystywania zdolności przepustowej. Pobór takiej opłaty od wnioskodawców, którym przydzielono trasę pociągu, jest obowiązkowy w przypadku, gdy regularnie nie wykorzystują oni przyznanych tras lub ich części. W odniesieniu do nakładania tej opłaty zarządcy infrastruktury publikują w regulaminie sieci kryteria określające takie niewykorzystanie. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, sprawdza te kryteria zgodnie z art. 56. Płatności tytułem tej opłaty są dokonywane przez wnioskodawcę albo przez przedsiębiorstwo kolejowe wskazane zgodnie z art. 41 ust. 1. Zarządca infrastruktury zawsze musi być w stanie poinformować każdą zainteresowaną stronę o zdolności przepustowej infrastruktury, która została już przydzielona użytkującym przedsiębiorstwom kolejowym.

#### Artykuł 37

##### **Współpraca w zakresie systemów pobierania opłat obejmujących więcej niż jedną sieć**

1. Państwa członkowskie zapewniają współpracę zarządców infrastruktury, aby umożliwić stosowanie efektywnych systemów pobierania opłat i wspólne działanie w celu koordynowania pobierania opłat za wykonywanie przewozów pociągami, które przejeżdżają przez więcej niż jedną sieć infrastruktury systemu kolejowego w Unii. Zarządcy infrastruktury dążą w szczególności do zagwarantowania optymalnej konkurencyjności międzynarodowych przewozów kolejowych i zapewnienia efektywnego wykorzystania sieci kolejowych. W tym celu ustalają odpowiednie procedury z zastrzeżeniem zasad zawartych w niniejszej dyrektywie.

2. Do celów ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zapewniają współpracę między zarządcami infrastruktury w celu umożliwienia skutecznego stosowania podwyżek, o których mowa w art. 32, i planów wykonania, o których mowa w art. 35, dla przewozów obejmujących więcej niż jedną sieć systemu kolejowego w Unii.

#### SEKCJA 3

##### **Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury**

#### Artykuł 38

##### **Uprawnienia do zdolności przepustowej**

1. Zdolność przepustowa infrastruktury jest alokowana przez zarządcę infrastruktury. Po dokonaniu alokacji na rzecz wnioskodawcy nie może być ona przekazywana przez otrzymującego innemu przedsiębiorstwu lub innym rodzajom przewozów.

Wszelki obrót zdolnością przepustową infrastruktury jest zakazany i prowadzi do wykluczenia z dalszej alokacji zdolności przepustowej.

Wykorzystywanie zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwo kolejowe przy wykonywaniu działalności gospodarczej wnioskodawcy, który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym, nie jest uważane za przekazanie.

2. Prawo do użytkowania określonej zdolności przepustowej infrastruktury w formie trasy pociągu może zostać przyznane wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.

Zarządca infrastruktury i wnioskodawca mogą zawrzeć umowę ramową, przewidzianą w art. 42, na użytkowanie zdolności przepustowej na odpowiedniej infrastrukturze kolejowej, na okres dłuższy niż okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.

3. Odpowiednie prawa i obowiązki zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej ustala się w umowach lub w prawie państw członkowskich.

4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej w celu świadczenia międzynarodowych przewozów pasażerskich informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne. Aby umożliwić im określenie, czy cel usługi międzynarodowej polega na przewozie pasażerów na trasie między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, oraz jaki jest potencjalny wpływ ekonomiczny na już istniejące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie, określony w takim zamówieniu, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tego międzynarodowego przewozu pasażerskiego zostały odpowiednio poinformowane.

#### Artykuł 39

### Alokacja zdolności przepustowej

1. Państwa członkowskie mogą określić ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, z zastrzeżeniem warunku niezależności zarządzania określonego w art. 4. Ustala się szczegółowe zasady alokacji zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury dokonuje alokacji zdolności przepustowej. W szczególności zarządca infrastruktury zapewnia, aby zdolność przepustowa infrastruktury była alokowana na sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych zasadach oraz zgodnie z prawem Unii.

2. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane.

#### Artykuł 40

### Współpraca w zakresie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury na więcej niż jednej sieci

1. Państwa członkowskie zapewniają współpracę zarządców infrastruktury, aby umożliwić efektywne tworzenie i alokację

zdolności przepustowej infrastruktury, która przebiega przez więcej niż jedną sieć systemu kolejowego w Unii, w tym również na podstawie umów ramowych, o których mowa w art. 42. Zarządcy infrastruktury ustalają odpowiednie procedury, podlegające przepisom określonym w niniejszej dyrektywie, oraz odpowiednio organizują trasy pociągów, które przebiegają przez więcej niż jedną sieć.

Państwa członkowskie zapewniają wspólne działanie przedstawicieli zarządców infrastruktury, których decyzje o alokacji mają wpływ na innych zarządców infrastruktury, w celu koordynowania alokacji lub w celu alokowania całej odpowiedniej zdolności przepustowej na poziomie międzynarodowym, bez uszczerbku dla szczególnych przepisów prawa Unii dotyczących sieci kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. Zasady i kryteria alokacji zdolności przepustowej ustalone w ramach tej współpracy publikowane są przez zarządców infrastruktury w ich regulaminach sieci zgodnie z załącznikiem IV pkt 3. Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur.

2. Komisja jest informowana o głównych spotkaniach, na których opracowuje się wspólne zasady i praktyki dotyczące alokacji infrastruktury, oraz zapraszana do udziału w nich w charakterze obserwatora. Organy regulacyjne muszą otrzymywać wystarczające informacje na temat opracowywania wspólnych zasad i praktyk alokacji infrastruktury oraz z informatycznych systemów alokacji, aby umożliwić im wykonywanie nadzoru regulacyjnego zgodnie z art. 56.

3. Na każdym spotkaniu lub podczas innych działań podejmowanych, aby udzielić zezwolenia na alokację zdolności przepustowej infrastruktury dla przewozów pociągami na różnych sieciach, decyzje są podejmowane tylko przez przedstawicieli zarządców infrastruktury.

4. Uczestniczący we współpracy, o której mowa w ust. 1, zapewniają, aby ich członkostwo, metody działania i wszystkie odpowiednie kryteria, które są stosowane do oceniania i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, były podawane do wiadomości publicznej.

5. Działając we współpracy, o której mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury oceniają zapotrzebowanie na międzynarodowe trasy pociągów i mogą, jeśli to konieczne, proponować i organizować je, aby ułatwić prowadzenie ruchu pociągów towarowych, które podlegają zamówieniom *ad hoc*, o których mowa w art. 48.

Takie wstępnie ustalane międzynarodowe trasy pociągów są udostępniane wnioskodawcom za pośrednictwem któregośkolwiek ze współpracujących zarządców infrastruktury.

#### Artykuł 41

### Wnioskodawcy

1. Wnioskodawcy mogą składać wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów z zarządcami infrastruktury na mocy art. 44 ust. 1.

2. Zarządca infrastruktury może ustalić wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury. Wymogi te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Określa się je w regulaminie sieci, zgodnie z załącznikiem IV pkt 3 lit. b). Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

3. W terminie do dnia 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 42

##### Umowy ramowe

1. Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE, między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą może zostać zawarta umowa ramowa. Taka umowa ramowa określa parametry zdolności przepustowej infrastruktury wymaganej przez wnioskodawcę i oferowanej wnioskodawcy, w czasie przekraczającym okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.

Umowa ramowa nie określa szczegółowo trasy pociągu, ale dąży do zaspokojenia uzasadnionych potrzeb handlowych wnioskodawcy. Państwo członkowskie może wymagać uprzedniego zatwierdzenia takiej umowy ramowej przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 niniejszej dyrektywy.

2. Umowy ramowe nie mogą umożliwiać korzystania z danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów.

3. Umowy ramowe pozwalają na zmiany lub ograniczenia ich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej.

4. Umowy ramowe mogą zawierać sankcje, w przypadku gdy będzie konieczna zmiana lub rozwiązanie umowy.

5. Umowy ramowe obejmują co do zasady okres pięciu lat i podlegają przedłużeniu na okresy równe pierwotnemu okresowi ich obowiązywania. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Okresy dłuższe niż pięć lat muszą być uzasadnione istnieniem umów handlowych, specjalnych inwestycji lub ryzyka.

6. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem specjalnej infrastruktury, o której mowa w art. 49 i która wymaga znacznych i długoterminowych inwestycji, należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat. Jakikolwiek okres dłuższy niż 15 lat jest dopuszczalny jedynie w wyjątkowych przypadkach, zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę i szczególnie gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi zawierającymi wieloletni plan amortyzacji.

W takich wyjątkowych przypadkach umowa ramowa może określać szczegółowo parametry zdolności przepustowej, która ma zostać udostępniona wnioskodawcy na czas obowiązywania umowy ramowej. Parametry te mogą obejmować częstotliwość, natężenie i jakość tras kolejowych. Zarządca infrastruktury może zmniejszyć zarezerwowaną zdolność przepustową, jeżeli przez co najmniej jeden miesiąc jej wykorzystanie było niższe od progowej wielkości przydziału przewidzianej w art. 52.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r., wstępna umowa ramowa może być sporządzana na okres pięciu lat z możliwością jej jednokrotnego przedłużenia, na podstawie parametrów zdolności przepustowej stosowanych przez wnioskodawców realizujących usługi przed dniem 1 stycznia 2010 r., aby uwzględnić specjalistyczne inwestycje lub istniejące umowy handlowe. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, jest odpowiedzialny za wyrażenie zgody na wejście w życie takiej umowy.

7. Ogólne postanowienia każdej umowy ramowej udostępnia się wszystkim zainteresowanym stronom, jednak przy uwzględnieniu poufności handlowej.

8. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja może przyjąć środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 43

##### Harmonogram procesu alokacji

1. Zarządca infrastruktury stosuje się do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej określonego w załączniku VII.

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60, dotyczących pewnych zmian załącznika VII. Załącznik VII może zatem po konsultacji ze wszystkimi zarządcami infrastruktury zostać zmieniony, aby wziąć pod uwagę uwarunkowania eksploatacyjne procesu alokacji. Zmiany te opierają się na tym, co w świetle doświadczeń jest konieczne do zapewnienia efektywnego procesu alokacji i uwzględnienia uwarunkowań eksploatacyjnych zarządców infrastruktury.

3. Zarządcy infrastruktury uzgadniają z innymi odpowiednimi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury, które międzynarodowe trasy pociągów mają zostać włączone do obowiązującego rozkładu jazdy przed rozpoczęciem konsultacji na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Korekty są dokonywane tylko w razie bezwzględnej konieczności.

#### Artykuł 44

##### Wnioski

1. Wnioskodawcy mogą występować na podstawie prawa publicznego lub prywatnego do zarządcy infrastruktury o zawarcie umowy przyznającej im uprawnienia do użytkowania infrastruktury kolejowej za opłatą, zgodnie z przepisami rozdziału IV sekcja 2.



2. Wnioski dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy przewozów regularnych składane są w terminach określonych w załączniku VII.

3. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, składa wniosek zgodnie z tą umową.

4. W przypadku tras przebiegających przez więcej niż jedną sieć zarządcy infrastruktury zapewniają, aby wnioskodawcy mogli składać wnioski do punktu kompleksowej obsługi, którym jest wspólny organ ustanowiony przez zarządców infrastruktury albo jeden zarządca infrastruktury zaangażowany na tej trasie kolejowej. Ten zarządca infrastruktury zostaje upoważniony do działania w imieniu wnioskodawcy, aby starać się o zdolność przepustową u pozostałych odpowiednich zarządców infrastruktury. Wymóg ten nie narusza rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy<sup>(1)</sup>.

#### Artykuł 45

##### Układanie rozkładu jazdy

1. Zarządca infrastruktury w miarę możliwości realizuje wszystkie wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, w tym zamówienia tras pociągów przebiegających przez więcej niż jedną sieć, i w miarę możliwości uwzględnia wszystkie ograniczenia dotyczące wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.

2. Zarządca infrastruktury może nadać priorytet określonym usługom w ramach procesu układania rozkładu jazdy i koordynacji, ale tylko w przypadkach określonych w art. 47 i 49.

3. Zarządca infrastruktury konsultuje się z zainteresowanymi stronami na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy i daje im przynajmniej jeden miesiąc na przedstawienie ich opinii. Zainteresowanymi stronami są wszyscy, którzy złożyli wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, oraz inne strony, które chcą mieć możliwość przekazania uwag na temat, jak obowiązujący rozkład jazdy może wpłynąć na ich zdolność do zapewniania przewozów kolejowych w trakcie okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

4. Zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki w celu uwzględnienia wszelkich zgłoszonych zastrzeżeń.

#### Artykuł 46

##### Proces koordynacji

1. W przypadku gdy w trakcie procesu układania rozkładu jazdy, o którym mowa w art. 45, zarządca infrastruktury napotyka konflikty między różnymi wnioskami, próbuje w drodze koordynacji różnych wniosków zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb.

2. W przypadku gdy zachodzi sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono wniosek.

3. Zarządca infrastruktury próbuje rozwiązać wszelkie konflikty w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami.

Konsultacje te są oparte na ujawnieniu następujących informacji w rozsądnym czasie, nieodpłatnie i w formie pisemnej lub elektronicznej:

- trasy pociągów, odnośnie do których złożyli wnioski wszyscy pozostali wnioskodawcy na tych samych drogach przebiegu;
- trasy pociągów alokowane tymczasowo dla wszystkich pozostałych wnioskodawców na tych samych drogach przebiegu;
- alternatywne trasy pociągów proponowane na odpowiednich drogach przebiegu zgodnie z ust. 2;
- wszystkie dane szczegółowe na temat kryteriów wykorzystywanych w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej.

Zgodnie z art. 39 ust. 2 informacje te są przekazywane bez ujawniania tożsamości pozostałych wnioskodawców, chyba że zainteresowani wnioskodawcy wyrażą zgodę na takie ujawnienie.

4. Zasady regulujące proces koordynacji określa się w regulaminie sieci. Odzwierciedlają one w szczególności trudności w ustalaniu międzynarodowych tras pociągów i skutki, jakie zmiana może powodować w stosunku do innych zarządców infrastruktury.

5. W przypadku gdy wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury nie mogą być uwzględnione bez koordynacji, zarządca infrastruktury próbuje uzgodnić wszystkie wnioski za pomocą koordynacji.

6. Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i dla art. 56, w przypadku sporów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, udostępniany jest system rozwiązywania sporów w celu szybkiego rozwiązywania tego rodzaju sporów. System ten ustanawiany jest w regulaminie sieci. W przypadku zastosowania tego systemu decyzję podejmuje się w terminie 10 dni roboczych.

#### Artykuł 47

##### Przepełniona infrastruktura

1. W przypadku gdy po koordynacji zamówionych tras pociągów i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe uwzględnienie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w sposób odpowiedni, zarządca infrastruktury musi niezwłocznie zgłosić, że dany odcinek infrastruktury, na którym ta sytuacja wystąpiła, jest przepełniony. Tak samo postępuje w odniesieniu do infrastruktury, w przypadku której można spodziewać się, że wystąpią na niej negatywne skutki niewystarczającej zdolności przepustowej w najbliższej przyszłości.

2. W przypadku gdy infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury wykonuje analizę zdolności przepustowej przewidzianą w art. 50, o ile plan powiększenia zdolności przepustowej przewidziany w art. 51 nie został już wdrożony.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

3. W przypadku gdy opłaty przewidziane w art. 31 ust. 4 nie zostały jeszcze pobrane lub nie został jeszcze osiągnięty zadowalający wynik i infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury może dodatkowo wykorzystać kryteria priorytetów przy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

4. Kryteria priorytetów uwzględniają znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączony w rezultacie tego postępowania.

W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług przewozowych w tym zakresie, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwoju krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na niedyskryminacyjnych zasadach, w celu zapewnienia, aby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Państwa członkowskie mogą, w stosownych przypadkach, przyznać zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą wszelkim stratom przychodów związanym z potrzebą alokacji danej zdolności przepustowej określonym przewozom, zgodnie z akapitem drugim.

Powyższe środki i rekompensata obejmują uwzględnienie skutków tego wyłączenia w pozostałych państwach członkowskich.

5. Znaczenie przewozów towarowych, w szczególności międzynarodowych przewozów towarowych, jest traktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów.

6. Procedury, których należy przestrzegać, i kryteria, których należy użyć, w przypadku gdy infrastruktura jest przepełniona, zostają określone w regulaminie sieci.

#### Artykuł 48

##### Wnioski składane *ad hoc*

1. Zarządca infrastruktury odpowiada na wnioski składane *ad hoc* w sprawie poszczególnych tras pociągów możliwie najszybciej, a w każdym przypadku w ciągu pięciu dni roboczych. Dostarczane informacje dostępnej, wolnej zdolności przepustowej zostają udostępnione wszystkim wnioskodawcom, którzy mogą chcieć z niej skorzystać.

2. Jeśli to konieczne, zarządcy infrastruktury przeprowadzają ocenę zapotrzebowania na rezerwową zdolność przepustową, która ma być zachowana jako dostępna w ramach ostatecznego, ułożonego, obowiązującego rozkładu jazdy, aby umożliwić im szybkie zareagowanie na możliwe do przewidzenia wnioski o przyznanie zdolności przepustowej składane *ad hoc*. Ma to zastosowanie również w przypadkach przepełnionej infrastruktury.

#### Artykuł 49

##### Infrastruktura specjalna

1. Bez uszczerbku dla ust. 2 zdolność przepustowa infrastruktury jest uważana za dostępną dla wszystkich rodzajów

przewozów, które odpowiadają parametrom niezbędnym do wykonywania przewozów na trasie pociągu.

2. W przypadku gdy istnieją odpowiednie trasy alternatywne, zarządca infrastruktury może po konsultacji z zainteresowanymi stronami przeznaczyć daną infrastrukturę do użytku przez określone rodzaje ruchu. Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE, w razie dokonania takiego przeznaczenia, zarządca infrastruktury może nadać priorytet temu rodzajowi ruchu przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Takie przeznaczenie nie uniemożliwia wykorzystania tej infrastruktury przez inne rodzaje ruchu, gdy dostępna jest zdolność przepustowa.

3. W przypadku gdy infrastruktura została przeznaczona zgodnie z ust. 2, zostaje to opisane w regulaminie sieci.

#### Artykuł 50

##### Analiza zdolności przepustowej

1. Celem analizy zdolności przepustowej jest ustalenie ograniczeń zdolności przepustowej infrastruktury, które uniemożliwiają odpowiednie zrealizowanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, oraz zaproponowanie metod umożliwiających zrealizowanie dodatkowych wniosków. Analiza zdolności przepustowej identyfikuje przyczyny powstania przepełnienia i środki, jakie mogłyby być podjęte w krótkim i średnim okresie, aby zmniejszyć przepełnienie.

2. Analiza zdolności przepustowej uwzględnia infrastrukturę, procedury operacyjne, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania wszystkich tych czynników na zdolność przepustową infrastruktury. Środki, jakie mają być uwzględnione, obejmują w szczególności usługi zmiany trasy, usługi zmiany czasu, zmiany prędkości oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.

3. Analiza zdolności przepustowej zostaje zakończona w ciągu sześciu miesięcy od chwili rozpoznania infrastruktury jako przepełnionej.

#### Artykuł 51

##### Plan powiększenia zdolności przepustowej

1. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przedstawia plan powiększenia zdolności przepustowej.

2. Plan powiększenia zdolności przepustowej zostaje opracowany po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury.

Określa on:

- przyczyny powstania przepełnienia;
- prawdopodobny przyszły rozwój ruchu;
- ograniczenia w rozwoju infrastruktury;
- opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Na podstawie analizy kosztów i korzyści możliwych środków określi także działania, które należy podjąć, aby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym harmonogram wdrożenia tych środków.

Plan może podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez państwo członkowskie.

3. Zarządca infrastruktury zaprzestaje pobierania wszelkich opłat za odnośną infrastrukturę na mocy art. 31 ust. 4, w przypadku gdy:

- a) nie przedstawił planu powiększenia zdolności przepustowej; lub
- b) nie rozpoczął realizacji działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

4. Niezależnie od ust. 3 niniejszego artykułu, zarządca infrastruktury może, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, kontynuować pobieranie opłat, jeżeli:

- a) plan powiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą; lub
- b) dostępne opcje nie są możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.

#### Artykuł 52

### Wykorzystanie tras pociągów

1. W regulaminie sieci zarządca infrastruktury określa warunki, na jakich przy ustalaniu priorytetów w procesie alokacji zostaną uwzględnione poprzednie wielkości wykorzystania tras pociągów.

2. W szczególności w przypadku przepełnionej infrastruktury zarządca infrastruktury wymaga zrzeczenia się danej trasy pociągów, która w okresie co najmniej jednego miesiąca była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy.

#### Artykuł 53

### Zdolność przepustowa infrastruktury do celów prac w zakresie utrzymania

1. Wnioski o przyznanie zdolności przepustowej w celu umożliwienia wykonania prac w zakresie utrzymania są składane w trakcie procesu układania rozkładu jazdy.

2. Zarządca infrastruktury zwraca odpowiednią uwagę na skutki, jakie dla wnioskodawców ma zarezerwowanie zdolności przepustowej infrastruktury do celów planowanych prac w zakresie utrzymania torów.

3. Zarządca infrastruktury jak najszybciej informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej infrastruktury w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania.

#### Artykuł 54

### Specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń

1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracowuje on plan postępowania wymieniający różne organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

2. W nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu awarii powodującej czasową niemożność korzystania z infrastruktury, dostęp do przydzielonych tras pociągów może zostać odwołany bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu.

Zarządca infrastruktury może, jeśli uzna to za konieczne, wymagać od przedsiębiorstw kolejowych udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do przywrócenia możliwie jak najszybciej normalnej sytuacji.

3. Państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorstw kolejowych zaangażowania się w zapewnienie we własnym zakresie egzekwowania i monitorowania przestrzegania norm i zasad bezpieczeństwa.

#### SEKCJA 4

### Organ regulacyjny

#### Artykuł 55

### Organ regulacyjny

1. Każde z państw członkowskich powołuje jeden krajowy organ regulacyjny dla sektora kolejowego. Bez uszczerbku dla ust. 2, organ ten jest niezależny oraz odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od jakiegokolwiek innego podmiotu publicznego lub prywatnego. Jest on również niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych.

2. Państwa członkowskie mogą powoływać organy regulacyjne dla kilku sektorów podlegających regulacji, jeśli takie zintegrowane organy regulacyjne spełniają wymogi w zakresie niezależności określone w ust. 1 niniejszego artykułu. Organ regulacyjny dla sektora kolejowego może być także organizacyjnie połączony z krajowym organem ochrony konkurencji, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 101 i 102 Traktatu<sup>(1)</sup>, lub władzą bezpieczeństwa ustanowioną na mocy

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

*Nota redaktorska:* tytuł rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 został dostosowany w celu uwzględnienia zmiany numeracji artykułów Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską zgodnie z art. 5 Traktatu z Lizbony; pierwotnie tytuł zawierał odniesienia do art. 81 i 82 Traktatu.

dyrektywy Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych<sup>(1)</sup>, lub z organem wydającym licencje, o którym mowa w rozdziale III niniejszej dyrektywy, jeżeli taki połączony organ spełnia wymogi niezależności określone w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby personel organu regulacyjnego i zarządzanie tym organem gwarantowały jego niezależność. W szczególności zapewniają one, aby osoby odpowiedzialne za decyzje, które ma podejmować organ regulacyjny zgodnie z art. 56, takie jak członkowie zarządu, w stosownych przypadkach były mianowane w oparciu o jasne i przejrzyste zasady gwarantujące ich niezależność, przez rząd krajowy lub radę ministrów lub przez jakikolwiek innych organ publiczny, który nie wykonuje bezpośrednio praw właścicielskich w stosunku do przedsiębiorstw podlegających regulacji.

Państwa członkowskie decydują, czy osoby te są mianowane na czas określony z możliwością przedłużenia na kolejną kadencję, czy na stałe, co umożliwia ich zwolnienie jedynie z powodów dyscyplinarnych niezwiązanych z podejmowanymi przez nie decyzjami. Są one wybierane w drodze przejrzystej procedury w oparciu o swoje zasługi, w tym odpowiednie kompetencje i stosowne doświadczenie, najlepiej w dziedzinie kolei lub innych branż sieciowych.

Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby te działały niezależnie od wszelkich interesów rynkowych związanych z sektorem kolejowym i w związku z tym nie łączyły ich z jakimikolwiek przedsiębiorstwami lub podmiotami podlegającymi regulacji jakiejkolwiek interesy lub powiązania biznesowe. W tym celu osoby te składają corocznie deklarację o zaangażowaniu i oświadczenie o braku konfliktu interesów, wskazując wszelkie bezpośrednie lub pośrednie interesy, które można uznać za zagrażające ich niezależności i które mogłyby wpływać na wykonywanie przez nie jakiejkolwiek funkcji. Osoby te wycofują się z podejmowania decyzji w przypadkach dotyczących przedsiębiorstw, z którymi łączył je bezpośredni lub pośredni związek w roku poprzedzającym wszczęcie procedury.

Nie zwracają się one o instrukcje do jakiegokolwiek rządu ani innego podmiotu publicznego lub prywatnego, ani nie przyjmują takich instrukcji przy wykonywaniu funkcji organu regulacyjnego i mają pełne uprawnienia w odniesieniu do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim.

Po upływie ich kadencji w organie regulacyjnym osoby te nie mogą zajmować jakichkolwiek stanowisk ani wykonywać jakichkolwiek obowiązków służbowych w którymkolwiek z przedsiębiorstw lub podmiotów podlegających regulacji przez okres nie krótszy niż jeden rok.

#### Artykuł 56

##### **Funkcje organu regulacyjnego**

1. Nie naruszając art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że został

potraktowany niesprawiedliwie, dyskryminacyjnie lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, w szczególności od decyzji podjętych przez zarządcę infrastruktury lub, w stosownym przypadku, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektu infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:

- a) regulaminu sieci w jego wersjach tymczasowych i ostatecznych;
- b) kryteriów w nim określonych;
- c) procesu alokacji i jego wyniku;
- d) systemu pobierania opłat;
- e) poziomu lub struktury opłat za dostęp do infrastruktury, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
- f) prawa dostępu zgodnie z art. 10–13;
- g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z art. 13.

2. Nie naruszając uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w celu zagwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, a w szczególności sprawdza wykonanie ust. 1 lit. a)–g) z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców. Sprawdza on w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy infrastruktury swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców.

3. Organ regulacyjny współpracuje również ściśle z krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie<sup>(2)</sup> oraz z organami wydającymi licencje w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie zapewniają, aby organy te wspólnie opracowywały ramy wymiany informacji i współpracy, w celu zapobiegania negatywnemu wpływowi na konkurencję lub bezpieczeństwo na rynku kolejowym. Ramy te obejmują mechanizm przekazywania przez organ regulacyjny krajowym organom ds. bezpieczeństwa i organom wydającym licencje zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na konkurencję na rynku kolejowym, a także mechanizm przekazywania przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa organowi regulacyjnemu i organom wydającym licencje zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo. Bez uszczerbku dla niezależności każdego z organów w obszarze ich odnośnych uprawnień, właściwy organ, przed podjęciem decyzji, analizuje wszelkie takie zalecenia. Jeżeli właściwy organ postanowi nie stosować się do tych zaleceń, w swoich decyzjach podaje odpowiednie uzasadnienie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o powierzeniu organowi regulacyjnemu zadania przyjmowania niewiążących opinii w sprawie tymczasowych wersji planu biznesowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3, umów i planu powiększenia zdolności przepustowej, w celu wskazania w szczególności, czy instrumenty te są spójne z sytuacją w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych.

5. Organ regulacyjny musi mieć niezbędne możliwości organizacyjne pod względem zasobów ludzkich i materialnych, które są proporcjonalne do znaczenia sektora kolejowego w danym państwie członkowskim.

6. Organ regulacyjny zapewnia, aby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminacyjne. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za dostęp do infrastruktury mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli zajdzie prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymogi niniejszego rozdziału.

7. Organ regulacyjny regularnie, a w każdym razie co najmniej raz na dwa lata, przeprowadza konsultacje z przedstawicielami użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, aby uwzględnić ich opinie o rynku kolejowym.

8. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich zaangażowanych stron trzecich w danym państwie członkowskim.

Żądane informacje muszą być dostarczone w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny, nieprzekraczającym jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, organ regulacyjny zgodzi się na ograniczone w czasie przedłużenie tego terminu, które nie może przekroczyć dwóch dodatkowych tygodni, oraz je zatwierdzi. Organ regulacyjny musi być w stanie egzekwować takie żądania za pomocą odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych. Informacje, które należy przekazywać organowi regulacyjnemu, obejmują wszystkie dane potrzebne temu organowi w ramach jego funkcji odwoławczej oraz funkcji monitorowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych zgodnie z ust. 2. Obejmuje to dane niezbędne do celów statystycznych i badań rynkowych.

9. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest rozpatrywanie wszelkich skarg, występowanie, w stosownych przypadkach, o udzielenie odpowiednich informacji i rozpoczynanie konsultacji ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania skargi. Podejmuje on decyzje w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz informuje właściwe strony o swojej decyzji wraz z uzasadnieniem we wcześniej ustalonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych organ regulacyjny, w stosownym przypadku, decyduje z własnej inicjatywy o odpowiednich

działaniach mających na celu skorygowanie dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłócenia rynku i wszelkich innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–g).

Decyzja organu regulacyjnego jest wiążąca dla wszystkich stron objętych tą decyzją i nie podlega kontroli ze strony innej instancji administracyjnej. Organ regulacyjny ma uprawnienia do egzekwowania swoich decyzji przy pomocy odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych.

W przypadku odwołania się od odmowy przyznania zdolności przepustowej lub od warunków oferty zdolności przepustowej organ regulacyjny potwierdza, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian albo wymaga zmiany tej decyzji zgodnie z określonymi przez siebie wskazówkami.

10. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały kontroli sądowej. Odwołanie może mieć skutek zawieszający w stosunku do decyzji organu regulacyjnego jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu regulacyjnego może przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, przyznanych, w stosownych przypadkach, na mocy prawa konstytucyjnego.

11. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podjęte przez organy regulacyjne były publikowane.

12. Organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6. W tym zakresie organ regulacyjny jest upoważniony do zwracania się o wszelkie odpowiednie informacje. W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do zwracania się do zarządcy infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz wszystkich przedsiębiorstw lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 13, o dostarczenie wszystkich lub części informacji na temat rachunkowości wymienionych w załączniku VIII uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.

Bez uszczerbku dla kompetencji organów odpowiedzialnych za kwestie dotyczące pomocy przyznawanej przez państwo, organ regulacyjny może również wyciągać ze sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza tym organom.

13. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60, dotyczących pewnych zmian załącznika VIII. Załącznik VIII może zatem zostać zmieniony, aby dostosować go do rozwoju praktyk rachunkowości i kontroli lub uzupełnić go o dodatkowe elementy niezbędne do zweryfikowania rozdziału rachunkowości.

## Artykuł 57

**Współpraca organów regulacyjnych**

1. Organy regulacyjne wymieniają się informacjami o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji, a w szczególności o najważniejszych kwestiach dotyczących ich procedur i problemów z wykładnią transponowanego unijnego prawa kolejowego. Współpracują poza tym w celu koordynowania swoich procedur podejmowania decyzji w całej Unii. W tym celu uczestniczą one i współpracują w sieci, której posiedzenia odbywają się regularnie. Komisja uczestniczy w pracach sieci, koordynuje ją i wspiera, a także w razie potrzeby formułuje zalecenia dla sieci. Zapewnia ona aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi.

Z zastrzeżeniem zasad dotyczących ochrony danych określonych w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych<sup>(1)</sup> oraz w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych<sup>(2)</sup> Komisja wspiera wymianę informacji, o których mowa powyżej, między członkami sieci, ewentualnie przy wykorzystaniu narzędzi elektronicznych, przy uwzględnieniu poufności tajemnic handlowych dostarczanych przez przedsiębiorstwa.

2. Organy regulacyjne ściśle ze sobą współpracują, w tym za pomocą uzgodnień roboczych, w celu wzajemnej pomocy w zakresie zadań dotyczących monitorowania rynku oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań.

3. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawach dotyczących dostępu lub pobierania opłat związanych z międzynarodową trasą pociągu, jak również w ramach monitorowania konkurencji na rynku związanym z międzynarodowymi usługami kolejowymi, zainteresowany organ regulacyjny przed podjęciem decyzji konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega dana międzynarodowa trasa pociągu, a w stosownych przypadkach z Komisją, oraz zwraca się do nich o wszystkie konieczne informacje.

4. Organy regulacyjne, z którymi skonsultowano się zgodnie z ust. 3, przekazują wszystkie informacje, o które same mają prawo się zwracać na mocy swojego prawa krajowego. Informacje takie można wykorzystywać wyłącznie w celu rozpatrywania skargi lub prowadzenia postępowania, o których mowa w ust. 3.

5. Organ regulacyjny, do którego kierowana jest skarga lub który prowadzi postępowanie z własnej inicjatywy, przekazuje odpowiednie informacje odpowiedzialnemu organowi regulacyjnemu w celu podjęcia przez ten organ działań dotyczących zainteresowanych stron.

6. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przekazanie przez któregośkolwiek ze wspólnie działających

przedstawicieli zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, wszystkich informacji niezbędnych w celu rozpatrzenia skargi lub przeprowadzenia dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, o które zwrócił się organ regulacyjny państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę wspólnie działający przedstawiciel. Wspomniany organ regulacyjny ma prawo przekazać takie informacje dotyczące danej międzynarodowej trasy pociągów organom regulacyjnym, o których mowa w ust. 3.

7. Na wniosek organu regulacyjnego Komisja może uczestniczyć w działaniach wymienionych w ust. 2–6, w celu ułatwiania współpracy organów regulacyjnych określonej w tych ustępach.

8. Organy regulacyjne opracowują wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których są upoważnione na mocy niniejszej dyrektywy. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych i na działalności sieci, o której mowa w ust. 1, i w razie konieczności, aby zapewnić skuteczną współpracę organów regulacyjnych, Komisja może przyjąć środki określające takie wspólne zasady i praktyki. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

9. Organy regulacyjne dokonują przeglądu decyzji i praktyk stowarzyszeń zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 37 i art. 40 ust. 1, które wykonują przepisy niniejszej dyrektywy lub w inny sposób przyczyniają się do usprawniania międzynarodowych przewozów kolejowych.

## ROZDZIAŁ V

## PRZEPISY KOŃCOWE

## Artykuł 58

**Zamówienia publiczne**

Przepisy niniejszej dyrektywy nie naruszają dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych<sup>(3)</sup>.

## Artykuł 59

**Odstępstwa**

1. Do dnia 15 marca 2013 r. Irlandia, jako państwo członkowskie położone na wyspie, mające połączenie kolejowe tylko z jednym innym państwem członkowskim, oraz Zjednoczone Królestwo, w odniesieniu do Irlandii Północnej, na tej samej podstawie:

- a) nie muszą stosować wymogu powierzenia niezależnemu organowi funkcji wyznaczania sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, jak przewidziano w art. 7 ust. 1 akapit pierwszy, w takim zakresie, w jakim artykuł ten zobowiązuje państwa członkowskie do powołania niezależnych organów wykonujących zadania, o których mowa w art. 7 ust. 2;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

b) nie muszą stosować wymogów określonych w art. 27, art. 29 ust. 2, art. 38, 39 i 42, art. 46 ust. 4 i 6, art. 47, art. 49 ust. 3, art. 50–53, 55 i 56, pod warunkiem że od decyzji w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury lub pobierania opłat przedsiębiorstwo kolejowe może się odwołać na piśmie do niezależnego organu, który podejmie decyzję w ciągu dwóch miesięcy od przedłożenia wszystkich odpowiednich informacji i którego decyzja podlega kontroli sądowej.

2. Jednakże w przypadku, gdy więcej niż jedno przedsiębiorstwo kolejowe posiadające licencję zgodnie z art. 17 lub, w przypadku Irlandii i Irlandii Północnej, przedsiębiorstwo kolejowe, które otrzymało w taki sposób licencję gdziekolwiek indziej, składa oficjalny wniosek, aby prowadzić konkurencyjne przewozy kolejowe w, do lub z Irlandii lub Irlandii Północnej, decyzja o możliwości nieprzerwanego stosowania tego wyłączenia jest podejmowana zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 62 ust. 2.

Odstępstw, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się w przypadku, gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące przewozy kolejowe w Irlandii lub Irlandii Północnej składa oficjalny wniosek, aby prowadzić przewozy kolejowe na lub z terytorium innego państwa członkowskiego, z wyjątkiem Irlandii w przypadku przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w Irlandii Północnej oraz Zjednoczonego Królestwa w przypadku przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w Irlandii.

W ciągu jednego roku od otrzymania decyzji określonej w akapicie pierwszym niniejszego ustępu albo powiadomienia o oficjalnym wniosku, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, zainteresowane państwo członkowskie lub zainteresowane państwa członkowskie (Irlandia lub Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej) wprowadzą ustawodawstwo w celu wykonania artykułów, o których mowa w ust. 1.

3. Odstępstwo, o którym mowa w ust. 1, może być odnawiane na okresy nie dłuższe niż pięć lat. Nie później niż 12 miesięcy przed datą wygaśnięcia odstępowania państwo członkowskie, które z niego korzysta, może skierować wniosek do Komisji o jego odnowienie. Każdy taki wniosek musi być uzasadniony. Komisja ocenia wniosek i podejmuje decyzję zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2. Ta procedura ma zastosowanie do wszelkich decyzji dotyczących tego wniosku.

Przy podejmowaniu decyzji Komisja weźmie pod uwagę rozwój sytuacji geopolitycznej i rozwój rynku kolejowego w państwie członkowskim, które złożyło wniosek odnowienia odstępowania, z i do tego państwa członkowskiego.

#### Artykuł 60

### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 20 ust. 5, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 13, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 15 grudnia 2012 r.. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20 ust. 5, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 13, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od 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 mocy art. 20 ust. 5, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz art. 56 ust. 13 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### Artykuł 61

### Środki wykonawcze

Na wniosek państwa członkowskiego, organu regulacyjnego lub z własnej inicjatywy Komisja analizuje szczególne środki przyjęte przez organy krajowe w związku ze stosowaniem niniejszej dyrektywy, dotyczące warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i przewozów kolejowych, wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, pobierania opłat za infrastrukturę i przydzielania zdolności przepustowej, w terminie 12 miesięcy po przyjęciu tych środków. Komisja podejmuje decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane, w terminie czterech miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku.

#### Artykuł 62

### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego, który ma zostać przyjęty zgodnie z art. 10 ust. 4, art. 11 ust. 4, art. 12 ust. 5, art. 13 ust. 9, art. 17 ust. 5, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 4 i art. 57 ust. 8, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

#### Artykuł 63

##### Sprawozdanie

1. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania rozdziału II. Sprawozdanie to zawiera również ocenę rozwoju rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku kolejowego. W sprawozdaniu tym Komisja dokona także analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja bierze przy tym także pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci, liczba pasażerów, średnia długość podróży). Komisja, w razie potrzeby, proponuje środki ustawodawcze dotyczące otwarcia krajowego rynku pasażerskich przewozów kolejowych oraz stworzenia odpowiednich warunków dla zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, w oparciu o istniejący wymóg oddzielenia zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej, oraz dokonuje oceny skutków wszelkich takich środków.

2. W świetle doświadczeń zdobytych w ramach sieci organów regulacyjnych Komisja, do dnia 16 grudnia 2014 r., przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie dotyczące współpracy organów regulacyjnych. Komisja, w razie potrzeby, proponuje środki uzupełniające, aby zapewnić bardziej zintegrowany nadzór regulacyjny nad europejskim rynkiem kolejowym, w szczególności w przypadku przewozów międzynarodowych. W tym celu, w stosownych przypadkach, rozważa się również środki ustawodawcze.

#### Artykuł 64

##### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, w tym w odniesieniu do zgodności przedsiębiorstw, operatorów, wnioskodawców, organów i innych zainteresowanych podmiotów z przepisami, w terminie do dnia 16 czerwca 2015 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektyw uchylonych niniejszą dyrektywą należy odczytywać jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania rozdziałów II i IV niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie istnieje system kolei.

#### Artykuł 65

##### Uchylenie

Dyrektywy 91/440/EWG, 95/18/WE i 2001/14/WE zmienione dyrektywami wymienionymi w załączniku IX część A tracą moc od dnia 15 grudnia 2012 r., bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku IX część B.

Odesłania do uchylonych dyrektyw należy odczytywać jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X.

#### Artykuł 66

##### Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 67

##### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 listopada 2012 r.

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego  
M. SCHULZ  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
A. D. MAVROYIANNIS  
Przewodniczący



## ZAŁĄCZNIK I

## WYKAZ POZYCJI INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem że tworzą część drogi kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz z wyłączeniem linii znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni, oraz z wyłączeniem prywatnych linii lub bocznic, odgałęziających się od torów stacyjnych i szlakowych:

- powierzchnia gruntów,
- tory i podtorze, w szczególności nasypy, przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, przepusty, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp itd.; perony pasażerskie i rampy towarowe, w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych; drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów; mury ogrodzające, żywopłoty, ogrodzenia; pasy przeciwpożarowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów; skrzyżowania torów kolejowych itd.; osłony przeciwniebowe,
- obiekty inżynierskie: mosty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami; mury oporowe i umocnienia skarp itd.,
- przejazdy kolejowe, w tym urządzenia służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- nawierzchnia kolejowa, w szczególności szyny, szyny żłobkowe, kierownice (odbojnice); podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym tłuczeń i piasek; zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów itd.; obrotnice i przesuwnice (z wyjątkiem zastrzeżonych wyłącznie dla lokomotyw),
- drogi dostępu dla pasażerów i towarów, w tym drogi dojazdowe i drogi dla pasażerów przybywających lub oddalających się pieszo,
- urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, w tym urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; hamulce torowe,
- systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa,
- urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające między podstacjami i przewodami jezdnyymi, zawieszania łańcuchowe sieci trakcyjnej; trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi,
- budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury, w tym pewna część instalacji służących pobieraniu opłat za przewóz.

## ZAŁĄCZNIK II

**USŁUGI, KTÓRE MAJĄ BYĆ ŚWIADCZONE NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH  
(o których mowa w art. 13)**

1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje:
  - a) realizację wniosków o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
  - b) prawo do wykorzystania zdolności przepustowej, która została przyznana;
  - c) korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym z punktów i węzłów kolejowych;
  - d) prowadzenie ruchu pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
  - e) korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli są one dostępne;
  - f) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
2. Dostęp, w tym dostęp do torów, przyznaje się do następujących obiektów infrastruktury usługowej, jeżeli istnieją, i do usług dostarczanych w tych obiektach:
  - a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i dogodny punkt sprzedaży biletów;
  - b) terminale towarowe;
  - c) stacje rozrządowe oraz urządzenia służące formowaniu składów pociągów, w tym urządzenia manewrowe;
  - d) tory postojowe;
  - e) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza;
  - f) inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
  - g) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów;
  - h) instalacje pomocnicze;
  - i) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach, za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie.
3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:
  - a) prąd trakcyjny, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2009/72/WE;
  - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
  - c) umowy dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:
    - sprawowanie kontroli nad przewozem towarów niebezpiecznych,
    - udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów specjalnych.
4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:
  - a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;
  - b) dostarczanie informacji uzupełniających;
  - c) rewizję techniczną taboru;
  - d) sprzedaż biletów w stacjach pasażerskich;
  - e) utrzymanie naprawcze taboru świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza.

## ZAŁĄCZNIK III

**ZDOLNOŚĆ FINANSOWA****(o której mowa w art. 20)**

Informacje, które ma przekazać przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję zgodnie z art. 20, obejmują następujące kwestie:

- a) dostępne środki finansowe, w tym stan rachunku bankowego, zabezpieczony limit przekroczenia stanu konta i pożyczki;
  - b) środki finansowe i aktywa dostępne jako zabezpieczenie;
  - c) kapitał obrotowy;
  - d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu na rachunek pojazdów, terenów, budynków, instalacji i taboru kolejowego;
  - e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa;
  - f) podatki i składki na ubezpieczenia społeczne.
-

## ZAŁĄCZNIK IV

## TREŚĆ REGULAMINU SIECI

## (o której mowa w art. 27)

Regulamin sieci, o którym mowa w art. 27, zawiera następujące informacje:

1. Część przedstawiającą charakterystykę infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwu kolejowemu, oraz warunki dostępu do niej. Informacje w tej części są aktualizowane co roku z rejestrami infrastruktury kolejowej, które mają być publikowane zgodnie z przepisami art. 35 dyrektywy 2008/57/WE, lub odnoszą się do tych rejestrów.
2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf. Zawiera ona odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również wystarczające informacje dotyczące opłat, a także inne odpowiednie informacje dotyczące dostępu do usług wymienionych w załączniku II, które są świadczone tylko przez jednego usługodawcę. Podaje ona szczegółowo metodologię, zasady oraz, w stosownych przypadkach, stosowane skale przy zastosowaniu art. 31–36 w odniesieniu do kosztów i opłat. Zawiera informacje na temat zmian opłat, w których sprawie już podjęto decyzję lub przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat, jeżeli są dostępne.
3. Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej. Zawiera ogólne parametry eksploatacyjne infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwu kolejowemu, oraz wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystywaniem, w tym planowanych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej dla przeprowadzania prac utrzymaniowych. Określa ona także procedury i ostateczne terminy, które dotyczą procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Zawiera określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:
  - a) procedury, zgodnie z którymi wnioskodawcy mogą występować o uzyskanie zdolności przepustowej od zarządcy infrastruktury;
  - b) wymogi obowiązujące wnioskodawców;
  - c) harmonogram składania wniosków i procesów alokacji oraz procedury, których należy przestrzegać, występują o informacje na temat harmonogramów, oraz procedury układania harmonogramów remontów planowych i nieplanowych;
  - d) zasady regulujące proces koordynacji i system rozstrzygania sporów udostępniany w ramach tego procesu;
  - e) procedury, których należy przestrzegać, oraz kryteria stosowane w przypadku, gdy infrastruktura jest przepełniona;
  - f) szczegóły ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury;
  - g) warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przy wyznaczaniu priorytetów do procesu alokacji.Wyszczególnia ona środki podejmowane, aby zapewnić odpowiednie traktowanie przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków podlegających procedurze dla wniosków składanych *ad hoc*. Zawiera wzór formularza wniosku o przyznanie zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury publikuje również szczegółowe informacje dotyczące procedur alokacji dla międzynarodowych tras pociągów.
4. Część dotycząca informacji odnośnie do wniosku o wydanie licencji, o którym mowa w art. 25 niniejszej dyrektywy, oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE lub wskazująca stronę internetową, na której takie informacje są dostępne nieodpłatnie w formie elektronicznej.
5. Część dotycząca informacji odnośnie do procedur rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej i przewozów oraz planu wykonania, o którym mowa w art. 35.
6. Część dotycząca dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, które nie są kontrolowane przez zarządcę infrastruktury, przedstawiają informacje o opłatach pobieranych za uzyskanie dostępu do danego obiektu oraz za świadczenie usług, jak również informacje o technicznych warunkach dostępu, które uwzględnia się w regulaminie sieci, lub wskazują stronę internetową, na której takie informacje są dostępne nieodpłatnie w formie elektronicznej.
7. Wzór umowy służący zawieraniu umów ramowych między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą zgodnie z art. 42.

## ZAŁĄCZNIK V

**PODSTAWOWE ZASADY I PARAMETRY UMÓW MIĘDZY WŁAŚCIWYMI ORGANAMI I ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY****(o których mowa w art. 30)**

Umowa zawiera uszczegółowienie przepisów art. 30 i obejmuje co najmniej następujące elementy:

- 1) zakres umowy w odniesieniu do infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej o strukturze zgodnej z załącznikiem II. Obejmuje wszystkie aspekty zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymanie i remonty eksploatowanej już infrastruktury. W stosownych przypadkach uwzględniona może być również budowa nowej infrastruktury;
- 2) struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi w zakresie infrastruktury wymienione w załączniku II, na utrzymanie i remonty oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów. W stosownych przypadkach uwzględniona może być struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na nową infrastrukturę;
- 3) cele w zakresie wydajności zorientowane na użytkownika, w formie wskaźników i kryteriów jakości obejmujących elementy takie, jak:
  - a) parametry eksploatacyjne w zakresie linii kolejowych, na przykład w zakresie prędkości szlakowej pociągów i niezawodności oraz poziom zadowolenia klienta;
  - b) zdolność przepustową sieci;
  - c) zarządzanie aktywami;
  - d) wielkość działań;
  - e) poziomy bezpieczeństwa; oraz
  - f) ochronę środowiska;
- 4) wielkość potencjalnych zaległości w zakresie remontów oraz aktywa, które będą stopniowo wycofywane z eksploatacji, a co za tym idzie, będą powodować inne przepływy finansowe;
- 5) zachęty, o których mowa w art. 30 ust. 1, z wyjątkiem zachęt wprowadzonych w drodze środków regulacyjnych zgodnie z art. 30 ust. 3;
- 6) minimalne obowiązki zarządcy infrastruktury w zakresie sprawozdawczości, dotyczące treści i częstotliwości sprawozdań, w tym informacje, które należy publikować co roku;
- 7) uzgodniony okres obowiązywania umowy zsynchronizowany i zgodny z okresem obowiązywania planu biznesowego, koncesji lub licencji, w stosownym przypadku, danego zarządcy infrastruktury oraz z ramami i zasadami pobierania opłat określonymi przez państwo;
- 8) zasady dotyczące postępowania w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i terminowego informowania użytkowników;
- 9) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne albo w nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność finansowania publicznego; powyższe obejmuje warunki i procedury renegocjacji oraz wcześniejszego rozwiązania umowy.

## ZAŁĄCZNIK VI

**WYMOGI DOTYCZĄCE KOSZTÓW I OPŁAT W ODNIESIENIU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ****(o których mowa w art. 32 ust. 1 i art. 35)**

1. Pary, które mają być rozważone przez zarządców infrastruktury przy określaniu listy segmentów rynku z myślą o wprowadzeniu podwyżek w systemie pobierania opłat zgodnie z art. 32 ust. 1, są co najmniej następujące:
  - a) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
  - b) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe pociągi towarowe;
  - c) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
  - d) transport kombinowany/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
  - e) miejskie lub regionalne przewozy pasażerskie/międzymiastowe przewozy pasażerskie;
  - f) przewozy całopociągowe/pociągi przewożące ładunki rozproszone;
  - g) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy/pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.
2. Plan wykonania, o którym mowa w art. 35, opiera się na następujących podstawowych zasadach:
  - a) aby osiągnąć uzgodniony poziom wyników i nie stworzyć zagrożenia dla rentowności usługi, zarządca infrastruktury uzgadnia z wnioskodawcami podstawowe parametry planu wykonania, w szczególności wielkość opóźnień, płatności należne na podstawie planu wykonania dla pojedynczych i dla wszystkich pociągów uruchamianych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym okresie;
  - b) co najmniej pięć dni przed uruchomieniem pociągu zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym obowiązujący rozkład jazdy, na podstawie którego będą obliczane opóźnienia. Zarządca infrastruktury może zastosować krótszy okres powiadomienia w przypadku wystąpienia siły wyższej lub późnej zmiany obowiązującego rozkładu jazdy;
  - c) wszystkie opóźnienia klasyfikuje się zgodnie z poniższymi kategoriami i podkategoriami opóźnień:
    1. Zarządzanie działaniami/planowaniem, za które jest odpowiedzialny zarządca infrastruktury
      - 1.1. Opracowanie rozkładu jazdy
      - 1.2. Zestawianie pociągu
      - 1.3. Błędy w zakresie procedury operacyjnej
      - 1.4. Niewłaściwe stosowanie zasad pierwszeństwa
      - 1.5. Personel
      - 1.6. Pozostałe przyczyny
    2. Instalacje infrastruktury, za które jest odpowiedzialny zarządca infrastruktury
      - 2.1. Instalacje sygnalizacyjne
      - 2.2. Instalacje sygnalizacyjne na przejazdach
      - 2.3. Instalacje telekomunikacyjne
      - 2.4. Urządzenia sieci trakcyjnej
      - 2.5. Tory
      - 2.6. Obiekty
      - 2.7. Personel
      - 2.8. Pozostałe przyczyny
    3. Inżynieria lądowa, za którą jest odpowiedzialny zarządca infrastruktury
      - 3.1. Planowane roboty budowlane

- 3.2. Nieprawidłowości w zakresie wykonania robót budowlanych
- 3.3. Ograniczenie prędkości z powodu usterek torów
- 3.4. Pozostałe przyczyny
4. Przyczyny, za które są odpowiedzialni inni zarządcy infrastruktury
  - 4.1. Spowodowane przez poprzedniego zarządcę infrastruktury
  - 4.2. Spowodowane przez następnego zarządcę infrastruktury
5. Przyczyny ekonomiczne, za które jest odpowiedzialne przedsiębiorstwo kolejowe
  - 5.1. Przekroczenie czasu postoju
  - 5.2. Wniosek przedsiębiorstwa kolejowego
  - 5.3. Czynności załadunkowe
  - 5.4. Nieprawidłowości w zakresie załadunku
  - 5.5. Przygotowanie pociągu do jazdy
  - 5.6. Personel
  - 5.7. Pozostałe przyczyny
6. Tabor, za który jest odpowiedzialne przedsiębiorstwo kolejowe
  - 6.1. Planowanie harmonogramu przewozów/ponowne planowanie harmonogramu przewozów
  - 6.2. Zestawienie składu pociągu przez przedsiębiorstwo kolejowe
  - 6.3. Problemy mające wpływ na wagony sypialne (przewozy pasażerskie)
  - 6.4. Problemy mające wpływ na wagony towarowe (przewozy towarowe)
  - 6.5. Problemy mające wpływ na wagony osobowe, lokomotywy i zespoły trakcyjne
  - 6.6. Personel
  - 6.7. Pozostałe przyczyny
7. Przyczyny, za które są odpowiedzialne inne przedsiębiorstwa kolejowe
  - 7.1. Spowodowane przez następne przedsiębiorstwo kolejowe
  - 7.2. Spowodowane przez poprzednie przedsiębiorstwo kolejowe
8. Przyczyny zewnętrzne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca infrastruktury, ani przedsiębiorstwo kolejowe
  - 8.1. Strajk
  - 8.2. Formalności administracyjne
  - 8.3. Czynniki zewnętrzne
  - 8.4. Skutki działania czynników pogodowych i przyczyn naturalnych
  - 8.5. Opóźnienia spowodowane czynnikami zewnętrznymi w sąsiedniej sieci
  - 8.6. Pozostałe przyczyny
9. Przyczyny wtórne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca infrastruktury, ani przedsiębiorstwo kolejowe
  - 9.1. Niebezpieczne zdarzenia, wypadki i zagrożenia

- 9.2. Zajęcie torów spowodowane opóźnieniem tego samego pociągu
  - 9.3. Zajęcie torów spowodowane opóźnieniem innego pociągu
  - 9.4. Zmiana kierunku jazdy
  - 9.5. Skomunikowanie
  - 9.6. Konieczne jest dalsze rozpoznanie;
- d) jeśli jest to możliwe, opóźnienia przypisuje się jednej organizacji, uwzględniając zarówno odpowiedzialność za spowodowanie zakłócenia, jak i zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu;
  - e) kalkulacje płatności uwzględniają średnie opóźnienia pociągów o podobnych wymogach w odniesieniu do punktualności;
  - f) zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym w najkrótszym możliwym terminie kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnione pociągi w okresie nie dłuższym niż jeden miesiąc;
  - g) bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i przepisów art. 56, w przypadku sporów dotyczących planu wykonania udostępnia się system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Ten system rozwiązywania sporów musi być bezstronny w odniesieniu do biorących w nim udział stron. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzje podejmuje się w terminie ograniczonym do 10 dni roboczych;
  - h) raz do roku zarządca infrastruktury publikuje średni roczny poziom wyników osiągnięty przez przedsiębiorstwa kolejowe w oparciu o główne parametry uzgodnione w ramach planu wykonania.
-



## ZAŁĄCZNIK VII

**HARMONOGRAM PROCESU ALOKACJI****(o którym mowa w art. 43)**

1. Obowiązujący rozkład jazdy ustala się jeden raz w roku kalendarzowym.
  2. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy ma miejsce o północy w drugą sobotę grudnia. W przypadku gdy zmiana lub dostosowanie odbywa się po zimie, w szczególności ze względu na konieczność uwzględnienia zmian regionalnych rozkładów jazdy dla ruchu pasażerskiego, tam gdzie sytuacja tego wymaga, odbywa się o północy w drugą sobotę czerwca oraz w wymaganych innych odstępach czasu w terminach ustalonych między tymi dwiema datami. Zarządcy infrastruktury mogą uzgodnić inne daty i w takim przypadku informują o tym Komisję, jeżeli może to naruszyć ruch międzynarodowy.
  3. Ostateczny termin otrzymania wniosków o alokację zdolności przepustowej, które mają być włączone do obowiązującego rozkładu jazdy, jest nie dłuższy niż 12 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy.
  4. Nie później niż na 11 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy zarządcy infrastruktury zapewniają, aby wstępne trasy pociągów międzynarodowych zostały ustalone we współpracy z innymi odpowiednimi zarządcami infrastruktury. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby, na ile to możliwe, zostały one utrzymane w dalszych procesach.
  5. Nie później niż cztery miesiące po ostatecznym terminie składania ofert przez wnioskodawców zarządcy infrastruktury opracowują projekty obowiązującego rozkładu jazdy.
-

## ZAŁĄCZNIK VIII

**INFORMACJE NA TEMAT RACHUNKOWOŚCI PRZEDKŁADANE ORGANOWI REGULACYJNEMU NA ŻĄDANIE****(o których mowa w art. 56 ust. 12)**

## 1. Rozdział rachunkowości

- a) oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą;
- b) szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych źródeł i wykorzystania funduszy publicznych i innych form rekompensat w przejrzysty i wyczerpujący sposób; powyższe informacje obejmują szczegółowy przegląd przepływów gotówkowych przedsiębiorstw, aby ustalić, jak wykorzystano fundusze publiczne i inne formy rekompensat;
- c) kategorie kosztów i zysków umożliwiające ustalenie, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań, zgodnie z wymogami organu regulacyjnego;
- d) metodyka stosowana w celu alokacji kosztów do różnych działań;
- e) w przypadku gdy przedsiębiorstwo podlegające regulacji jest częścią grupy, pełne informacje na temat płatności wykonywanych w ramach grupy.

## 2. Monitorowanie opłat za dostęp do infrastruktury

- a) różne kategorie kosztów, w szczególności przy zapewnieniu wystarczających informacji w odniesieniu do kosztów krańcowych/bezpośrednich różnych usług lub grup usług, aby było możliwe monitorowanie opłat za dostęp do infrastruktury;
- b) wystarczające informacje umożliwiające monitorowanie poszczególnych opłat wnoszonych za usługi (lub grupy usług); na żądanie organu regulacyjnego informacje zawierają dane na temat wielkości poszczególnych usług, cen poszczególnych usług oraz przychody ogółem w odniesieniu do poszczególnych usług, za które wnieśli opłaty klienci wewnętrzni i zewnętrzni;
- c) koszty i przychody w odniesieniu do poszczególnych usług (lub grup usług) z wykorzystaniem odpowiedniej metodologii obliczania kosztów zgodnie z wymogami organu regulacyjnego, aby identyfikować potencjalne ustalanie cen niezgodnych z zasadami konkurencji (subsydiowanie skrośne, praktyka rażącego zaniżania cen i narzucanie wygórowanych cen).

## 3. Określenie wyników finansowych

- a) zestawienie wyniku finansowego;
  - b) skrócona deklaracja wydatków;
  - c) deklaracja wydatków na działalność utrzymaniową;
  - d) deklaracja wydatków na działalność operacyjną;
  - e) rachunek zysków i strat;
  - f) uwagi pomocnicze, które, w razie potrzeby, rozwijają i wyjaśniają deklaracje i rachunki.
-

## ZAŁĄCZNIK IX

## CZĘŚĆ A

## UCHYLONE DYREKTYWY WRAZ Z WYKAZEM ICH KOLEJNYCH ZMIAN

(o których mowa w art. 65)

Dyrektywa Rady 91/440/EWG  
(Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25)

Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1)

Dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164)

Dyrektywa Rady 2006/103/WE  
(Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 344)

jedynie pkt B załącznika

Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44)

jedynie art. 1

Dyrektywa Rady 95/18/WE  
(Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70)

Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26)

Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44)

jedynie art. 29

Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29)

Decyzja Komisji 2002/844/WE  
(Dz.U. L 289 z 26.10.2002, s. 30)

Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44)

jedynie art. 30

Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44)

jedynie art. 2

## CZĘŚĆ B

## WYKAZ TERMINÓW TRANSPOZYCJI DO PRAWA KRAJOWEGO

(o których mowa w art. 65)

Dyrektywa	Termin transpozycji do prawa krajowego
91/440/EWG	1 stycznia 1993 r.
95/18/WE	27 czerwca 1997 r.
2001/12/WE	15 marca 2003 r.
2001/13/WE	15 marca 2003 r.
2001/14/WE	15 marca 2003 r.
2004/49/WE	30 kwietnia 2006 r.
2004/51/WE	31 grudnia 2005 r.
2006/103/WE	1 stycznia 2007 r.
2007/58/WE	4 czerwca 2009 r.

## ZAŁĄCZNIK X

## TABELA KORELACJI

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 2 ust. 1	art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1 akapit pierwszy	art. 1 ust. 1
		art. 1 ust. 2	art. 1 ust. 2
art. 2 ust. 2	art. 1 ust. 2		art. 2 ust. 1
		art. 1 ust. 3	art. 2 ust. 2
			art. 2 ust. 3
			art. 2 ust. 4–9
art. 2 ust. 4			art. 2 ust. 10
			art. 2 ust. 11
art. 3			art. 3 pkt 1–8
			art. 3 pkt 9–13
	art. 2 lit. b) i c)		art. 3 pkt 14 i 15
		art. 2	art. 3 pkt 16 i 17
			art. 3 pkt 18–28
			art. 3 pkt 29 i 30
art. 4			art. 4
art. 5			art. 5 ust. 1–3
			art. 5 ust. 4
art. 6 ust. 1 i 2			art. 6 ust. 1 i 2
art. 9 ust. 4			art. 6 ust. 3
art. 6 ust. 1 akapit drugi			art. 6 ust. 4
art. 6 ust. 3 i załącznik II			art. 7 ust. 1
		art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2	art. 7 ust. 2

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 7 ust. 1, 3 i 4			art. 8 ust. 1, 2 i 3
		art. 6 ust. 1	art. 8 ust. 4
art. 9 ust. 1 i 2			art. 9 ust. 1 i 2
art. 10 ust. 3 i 3a			art. 10 ust. 1 i 2
art. 10 ust. 3b			art. 11 ust. 1, 2 i 3
			art. 11 ust. 4
art. 10 ust. 3c i 3e			art. 11 ust. 5 i 6
art. 10 ust. 3f			art. 12 ust. 1–4
			art. 12 ust. 5
		art. 5	art. 13
			art. 14
art. 10b			art. 15
	art. 3		art. 16
	art. 4 ust. 1–4		art. 17 ust. 1–4
	art. 5		art. 18
	art. 6		art. 19
	art. 7 ust. 1		art. 20 ust. 1
	załącznik, część I, pkt 1		art. 20 ust. 2
			art. 20 ust. 3
	art. 8		art. 21
	art. 9		art. 22
	art. 4 ust. 5		art. 23 ust. 1
	art. 10		art. 23 ust. 2 i 3
	art. 11		art. 24
	art. 15		art. 25
		art. 1 ust. 1 akapit drugi	art. 26
		art. 3	art. 27
art. 10 ust. 5			art. 28

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
		art. 4 ust. 1 i 3-6	art. 29
		art. 6 ust. 2-5	art. 30
		art. 7	art. 31
		art. 8	art. 32
		art. 9	art. 33
		art. 10	art. 34
		art. 11	art. 35
		art. 12	art. 36
			art. 37
		art. 13	art. 38
		art. 14 ust. 1 i 3	art. 39
		art. 15	art. 40
		art. 16	art. 41
		art. 17	art. 42
		art. 18	art. 43
		art. 19	art. 44
		art. 20 ust. 1, 2 i 3	art. 45 ust. 1, 2 i 3
			art. 45 ust. 4
		art. 20 ust. 4	art. 45 ust. 5
		art. 21	art. 46
		art. 22	art. 47
		art. 23	art. 48
		art. 24	art. 49
		art. 25	art. 50

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
		art. 26	art. 51
		art. 27	art. 52
		art. 28	art. 53
		art. 29	art. 54
		art. 30 ust. 1	art. 55
		art. 30 ust. 2	art. 56 ust. 1
		art. 31	art. 57
art. 12			art. 58
art. 14a		art. 33 ust. 1, 2 i 3	art. 59
			art. 60
		art. 34 ust. 2	art. 61
art. 11a		art. 35 ust. 1, 2 i 3	art. 62
art. 10 ust. 9			art. 63
		art. 38	art. 64
			art. 65
	art. 17	art. 39	art. 66
art. 16	art. 18	art. 40	art. 67
			załącznik I
		załącznik II	załącznik II
	załącznik		załącznik III
		załącznik I	załącznik IV
			załącznik V
			załącznik VI
		załącznik III	załącznik VII
			załącznik VIII

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2012/35/UE

z dnia 21 listopada 2012 r.

## dotycząca zmiany dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Szkolenie marynarzy i wydawanie im świadectw jest regulowane przez konwencję Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. („konwencja STCW”), która weszła w życie w 1984 r. i została w znaczny sposób zmieniona w 1995 r.
- (2) Konwencja STCW została po raz pierwszy włączona do prawa unijnego na mocy dyrektywy Rady 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy<sup>(3)</sup>. Przepisy Unii w zakresie szkolenia marynarzy i wydawania im świadectw były następnie dostosowywane do kolejnych zmian w konwencji STCW oraz stworzono wspólny mechanizm unijny umożliwiający uznawanie systemów

szkolenia marynarzy i wydawania im świadectw w państwach trzecich. Przepisy Unii w tej dziedzinie zostały w wyniku przekształcenia zebrane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE<sup>(4)</sup>.

- (3) Na konferencji państw stron konwencji STCW, która odbyła się w 2010 r. w Manili, wprowadzono szereg istotnych zmian w konwencji STCW („zmiany z Manili”), a mianowicie w zakresie zapobiegania oszukańczym praktykom dotyczącym świadectw, wymogów zdrowotnych, szkolenia dotyczącego ochrony, między innymi w odniesieniu do piractwa i rozboju z użyciem broni, oraz kwestii związanych z technologią. W zmianach z Manili wprowadzono również wymogi dla starszych marynarzy i stworzono nowe profile zawodowe, takie jak oficer elektroautomatyk.
- (4) Wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji STCW i żadne z nich nie wyraziło sprzeciwu wobec zmian z Manili w trybie przewidzianej do tego celu procedury. Państwa członkowskie powinny zatem dostosować swoje przepisy krajowe do zmian z Manili. Należy unikać konfliktu między zobowiązaniami międzynarodowymi państw członkowskich a ich zobowiązaniami w ramach Unii. Ponadto, biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter żeglugi morskiej, przepisy Unii w zakresie szkolenia marynarzy oraz wydawania im świadectw powinny być zgodne z przepisami międzynarodowymi. Należy zatem zmienić szereg przepisów dyrektywy 2008/106/WE, aby uwzględnić zmiany z Manili.
- (5) Ulepszone szkolenia marynarzy powinny obejmować odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne, w wyniku których marynarze uzyskają kwalifikacje umożliwiające spełnienie norm bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz będą zdolni do reagowania na zagrożenia i w sytuacjach kryzysowych.
- (6) Należy opracować normy jakości i systemy norm jakości oraz wdrożyć je, w stosownych przypadkach uwzględniając zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram odniesienia na rzecz zapewniania jakości w dziedzinie kształcenia i szkolenia zawodowego<sup>(5)</sup> oraz powiązanych z nim środków przyjętych przez państwa członkowskie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 43 z 15.2.2012, s. 69.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2012 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 13 listopada 2012 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 28.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 155 z 8.7.2009, s. 1.



- (7) Europejscy partnerzy społeczni osiągnęli porozumienie w kwestii minimalnej liczby godzin odpoczynku marynarzy; w celu wprowadzenia tego porozumienia w życie została przyjęta dyrektywa 1999/63/WE<sup>(1)</sup>. Dyrektywa ta przewiduje także możliwość dopuszczenia wyjątków od minimalnej liczby godzin odpoczynku marynarzy. Taka możliwość dopuszczenia wyjątków powinna jednakże podlegać ograniczeniom w odniesieniu do maksymalnego okresu stosowania, częstotliwości i zakresu wyjątków. Zmiany z Manili miały na celu między innymi określenie obiektywnych granic dla wyjątków dotyczących godzin odpoczynku dla personelu wachtowego oraz marynarzy, którym powierzono zadania związane z bezpieczeństwem, ochroną i zapobieganiem zanieczyszczeniom, mając na względzie zapobieganie zmęczeniu. Zmiany z Manili należy włączyć do dyrektywy 2008/106/WE w sposób zapewniający spójność z dyrektywą 1999/63/WE zmienioną dyrektywą 2009/13/WE<sup>(2)</sup>.
- (8) Aby w jeszcze większym stopniu uznać znaczenie, jakie ma ustanowienie minimalnych wymogów określających warunki życia i pracy wszystkich marynarzy, dyrektywa 2009/13/WE stanie się skuteczna, tak jak w niej określono, po wejściu w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.
- (9) Dyrektywa 2008/106/WE zawiera również mechanizm uznawania istniejących w państwach trzecich systemów szkoleń marynarzy i wydawania im świadectw. Uznawanie takie jest dokonywane przez Komisję zgodnie z procedurą, w której Komisję wspiera Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (Agencja), powołana rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup>, oraz Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS), powołany rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(4)</sup>. Z doświadczenia zdobytego w stosowaniu tej procedury wynika potrzeba jej zmiany, mianowicie w odniesieniu do terminu podejmowania decyzji przez Komisję.
- (10) Dostępne dane statystyczne na temat marynarzy w Unii są niepełne i często niedokładne, co utrudnia prowadzenie polityki w tym sektorze. Szczegółowe dane na temat świadectw wydawanych marynarzom nie rozwiążą całkowicie tego problemu, ale byłyby pomocne. Strony konwencji STCW są na jej mocy zobligowane do prowadzenia rejestrów wszystkich świadectw i potwierdzeń, przedłużenia ich ważności oraz innych środków mających na nie wpływ. Państwa członkowskie mają obowiązek prowadzenia rejestru wydanych świadectw i potwierdzeń. Aby możliwe było uzyskanie jak najpełniejszych informacji w zakresie zatrudnienia w Unii oraz wyłącznie po to, by ułatwić państwom członkowskim i Komisji kształtowanie polityki, państwa członkowskie powinny być zobowiązane do przesyłania Komisji wybranych informacji dostępnych w ich rejestrach dyplomów marynarzy. Informacje te należy przekazywać wyłącznie do celów analizy statystycznej; nie można ich natomiast używać do celów administracyjnych i prawnych oraz do weryfikacji. Informacje takie muszą spełniać unijne wymogi w zakresie ochrony danych, w związku z czym do dyrektywy 2008/106/WE należy wprowadzić odpowiedni przepis.
- (11) Wyniki analizy takich informacji powinny być wykorzystane do prognozowania trendów na rynku pracy w celu zwiększenia możliwości planowania przez marynarzy swej kariery i wykorzystania dostępnej oferty kształcenia zawodowego i szkoleń. Wyniki te powinny ponadto przyczynić się do poprawy w zakresie kształcenia zawodowego i szkoleń.

(1) Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) – załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy (Dz.U. L 167 z 2.7.1999, s. 33).

(2) Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30).

(3) Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

(4) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

(5) Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 22.

- (12) Aby gromadzenie danych na temat zawodu marynarza odbywało się w sposób spójny ze zmianami w tym zawodzie i zmianami w zakresie technologii, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowań w załączniku V do dyrektywy 2008/106/WE. Korzystanie z tych aktów delegowanych powinno być ograniczone do przypadków, w których zmiany do konwencji STCW i kodu STCW wymagają zmian w tym załączniku. Dodatkowo te akty delegowane nie powinny zmieniać przepisów dotyczących anonimizacji danych, o których mowa w tym załączniku. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. W trakcie przygotowywania i opracowywania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne i odpowiednie przekazanie na czas właściwych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (13) Unijny sektor żeglugi cechuje wysoka jakość bazująca na doświadczeniu i wiedzy w zakresie problematyki morskiej – to z kolei zwiększa jego konkurencyjność. Jakość szkolenia marynarzy jest istotna dla konkurencyjności tego sektora, a także dla przyciągnięcia obywateli Unii, w szczególności ludzi młodych, do zawodów związanych z morzem.
- (14) Dla utrzymania standardów jakości w dziedzinie szkoleń niezbędna jest poprawa środków zapobiegających oszukańczym praktykom dotyczącym dyplomów i świadectw przeszkolenia.
- (15) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrożenia dyrektywy 2008/106/WE Komisji przekazano uprawnienia wykonawcze w dziedzinie szkolenia marynarzy i wydawania im świadectw. Z tego samego powodu należy przekazać Komisji uprawnienia wykonawcze również w odniesieniu do danych statystycznych marynarzy, które państwa członkowskie mają przekazywać Komisji. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>(1)</sup>.
- (16) W przypadku przyjmowania wymogów technicznych niezbędnych do zapewnienia odpowiedniego zarządzania danymi statystycznymi, o których mowa w załączniku V do dyrektywy 2008/106/WE, oraz przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących uznania systemów STCW państw trzecich i wycofania takiego uznania należy stosować procedurę sprawdzającą.
- (17) Zmiany z Manili weszły w życie w dniu 1 stycznia 2012 r., przy czym do dnia 1 stycznia 2017 r. mogą być stosowane uzgodnienia przejściowe. W celu umożliwienia płynnego przejścia do nowych zasad, niniejsza dyrektywa powinna przewidywać takie same uzgodnienia przejściowe jak przewidziane w zmianach z Manili.
- (18) Na 89. posiedzeniu Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO odnotował potrzebę pewnych wyjaśnień dotyczących wdrożenia zmian z Manili przy uwzględnieniu przewidzianych w nich uzgodnień przejściowych oraz rezolucji nr 4 konferencji STCW, która uznaje potrzebę osiągnięcia pełnej zgodności z przepisami do dnia 1 stycznia 2017 r. Takie wyjaśnienia znalazły się w STCW.7/Circ.16 i STCW.7/Circ.17. W szczególności w okólniku STCW.7/Circ.16 stwierdzono, że ważność świadectw przedłużanych nie powinna przekraczać dnia 1 stycznia 2017 r. w przypadku marynarzy, których świadectwa wydano zgodnie z postanowieniami konwencji STCW obowiązującymi bezpośrednio przed dniem 1 stycznia 2012 r., a którzy nie spełnili wymogów zmian z Manili, oraz w przypadku marynarzy, którzy rozpoczęli zatwierdzoną praktykę morską, kształcenie i szkolenie zgodnie z zatwierdzonym programem lub zatwierdzony kurs szkoleniowy przed dniem 1 lipca 2013 r.
- (19) Należy nie dopuścić do dalszych opóźnień we włączeniu do prawa Unii zmian z Manili, mając na względzie utrzymanie konkurencyjności marynarzy z Unii, a także zachowanie bezpieczeństwa na statkach dzięki aktualnym szkoleniom.
- (20) Dla dobra jednolitego wdrożenia zmian z Manili w obrębie Unii, zaleca się, aby przy transponowaniu niniejszej dyrektywy państwa członkowskie uwzględniły wskazówki zawarte w okólnikach IMO STCW.7/Circ.16 i STCW.7/Circ.17.
- (21) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, to jest dostosowanie obecnych przepisów unijnych do przepisów międzynarodowych dotyczących szkolenia i wydawania świadectw dla marynarzy, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary lub skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

(22) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2008/106/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

#### Zmiany w dyrektywie 2008/106/WE

W dyrektywie 2008/106/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 18 i 19 otrzymują brzmienie:

„18) »Regulamin radiokomunikacyjny« oznacza regulamin radiokomunikacyjny załączony lub uznawany za załączony do Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej z późniejszymi zmianami;

19) »Statek pasażerski« oznacza statek zdefiniowany w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74), z późniejszymi zmianami;”;

b) pkt 24 otrzymuje brzmienie:

„24) »kod STCW« oznacza Kod dotyczący standardów szkolenia, certyfikacji i dozoru przewoźników morskich, przyjęty rezolucją nr 2 konferencji w 1995 r., w jego aktualnej wersji;”;

c) pkt 27 traci moc;

d) pkt 28 otrzymuje brzmienie:

„28) »praktyka morska« oznacza służbę na pokładzie statku zaliczaną w związku z wydaniem lub przedłużeniem ważności dyplomu, świadectwa przeszkolenia lub innych kwalifikacji;”;

e) dodaje się punkty w brzmieniu:

„32) »operator radiowy GMDSS« oznacza osobę, która jest wykwalifikowana zgodnie z załącznikiem I rozdział IV;

33) »kodeks ISPS« oznacza Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. na mocy rezolucji 2 Konferencji Umawiających się Rządów Stron SOLAS 74, w jego aktualnej wersji;

34) »oficer ochrony statku« oznacza osobę na pokładzie statku, odpowiedzialną przed kapitanem, wyznaczoną przez przedsiębiorstwo żeglugowe jako odpowiedzialną za ochronę statku, w tym za wykonanie i utrzymanie planu ochrony statku, a także za łączność z oficerem ochrony przedsiębiorstwa żeglugowego i oficerami ochrony obiektów portowych;

35) »obowiązki w zakresie ochrony« obejmują wszystkie zadania i obowiązki w zakresie ochrony na pokładzie statków zgodnie z definicjami w rozdziale XI/2 SOLAS 74, z późniejszymi zmianami, oraz w kodeksie ISPS;

36) »dyplom« oznacza świadectwo dla kapitanów, oficerów i operatorów radiowych GMDSS wydane i potwierdzone zgodnie z przepisami rozdziałów II, III, IV lub VII załącznika I, uprawniające jego prawowitego posiadacza do służby i pełnienia funkcji na poziomie odpowiedzialności określonym w tym świadectwie;

37) »świadectwo przeszkolenia« oznacza świadectwo inne niż dyplom, wydawane marynarzowi, stwierdzające, że spełnione zostały stosowne wymagania dotyczące szkolenia, kompetencji i praktyki morskiej, określone w niniejszej dyrektywie;

38) »dokumenty potwierdzające« oznaczają dokumentację, inną niż dyplom lub świadectwo przeszkolenia, używaną do ustalenia, że stosowne wymagania niniejszej dyrektywy zostały spełnione;

39) »oficer elektroautomatyk« oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;

40) »starszy marynarz w dziale pokładowym« oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału II załącznika I;

41) »starszy motorzysta« oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;

42) »elektromonter« oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I”;

2) art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia wyszkolenia marynarzy służących na statkach, o których mowa w art. 2, na minimalnym poziomie zgodnie z wymogami konwencji STCW, określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy, oraz posiadania przez nich świadectw zdefiniowanych w art. 1 pkt 36 i 37 lub dokumentów potwierdzających zdefiniowanych w art. 1 pkt 38.”;

3) art. 4 traci moc;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

**„Dyplomy, świadectwa przeszkolenia i potwierdzenia”;**

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają wydawanie dyplomów i świadectw przeszkolenia jedynie kandydatom spełniającym wymogi niniejszego artykułu.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dyplomy i świadectwa przeszkolenia wydaje się zgodnie z prawidłem I/2 ust. 3 załącznika do konwencji STCW.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Dyplomy są wydawane tylko przez państwa członkowskie po przeprowadzeniu weryfikacji autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających i zgodnie z przepisami określonymi w niniejszym artykule.”;

e) na końcu ust. 5 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Potwierdzenia poświadczające wydanie dyplomu i potwierdzenia poświadczające wydanie świadectwa przeszkolenia kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 załącznika I wydaje się tylko wówczas, gdy wszystkie wymagania konwencji STCW i niniejszej dyrektywy zostały spełnione.”;

f) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Państwo członkowskie, które uznaje dyplom lub świadectwo przeszkolenia wydawane kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 załącznika do konwencji STCW, na mocy procedury

określonej w art. 19 ust. 2 niniejszej dyrektywy, potwierdza to świadectwo lub dyplom celem poświadczania jego uznania dopiero po upewnieniu się co do autentyczności i ważności tego świadectwa lub dyplomu. Formularz potwierdzenia określony jest w sekcji A-I/2 punkt 3 kodu STCW.

7. Potwierdzenia, o których mowa w ust. 5 i 6:

a) mogą zostać wydane jako osobne dokumenty;

b) są wydawane tylko przez państwa członkowskie;

c) mają przypisany swój własny niepowtarzalny numer, z wyjątkiem potwierdzeń poświadczających wydanie dyplomu, które to potwierdzenia mogą mieć ten sam numer co dany dyplom, pod warunkiem że jest to numer niepowtarzalny; oraz

d) wygasają z chwilą, gdy poświadczony dyplom lub poświadczony świadectwo przeszkolenia wydane kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 załącznika do konwencji STCW wygaśnie lub zostanie wycofane, zawieszony lub unieważniony przez państwo członkowskie lub państwo trzecie, które je wydało, oraz, w każdym przypadku, w okresie pięciu lat od daty jego wydania.”;

g) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„11. Osoby ubiegające się o świadectwo lub dyplom muszą przedstawić wystarczający dowód:

a) tożsamości;

b) na to, iż ich wiek nie jest niższy niż wiek wymagany w prawidłach wymienionych w załączniku I odnoszących się do dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, o które wnioskuje;

c) na to, iż spełniają wymogi dotyczące stanu zdrowia określone w sekcji A-I/9 kodu STCW;

d) na to, że ukończyli praktykę morską oraz związane z nią obowiązkowe szkolenie, wymagane w prawidłach wymienionych w załączniku I odnoszących się do dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, o które wnioskuje; oraz

e) na to, iż spełniają standardy kompetencji określone w prawidłach wymienionych w załączniku I w zakresie charakteru, funkcji i stopnia, jakie mają być określone w potwierdzeniu dyplomu.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do uznawania potwierdzenia na mocy prawidła I/10 konwencji STCW.

12. Każde państwo członkowskie podejmuje się:

- a) prowadzenia rejestru lub rejestrów wszystkich dyplomów i świadectw przeszkolenia oraz potwierdzeń dla kapitanów, oficerów oraz, stosownie do przypadku, marynarzy, które zostały wydane, wygasły, których ważność została przedłużona lub które zostały zawieszane, unieważnione, zgłoszone jako zagubione lub zniszczone, oraz wydanych zwolnień;
- b) udostępniania informacji dotyczących statusu dyplomów, potwierdzeń i zwolnień udzielonych innym państwom członkowskim lub innym stronom konwencji STCW oraz przedsiębiorstwom żeglugowym wnoszącym o weryfikację autentyczności i ważności dyplomów lub świadectw wydanych kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 załącznika I i przedłożonych im przez marynarzy ubiegających się o uznanie ich świadectw na mocy prawidła I/10 konwencji STCW lub o zatrudnienie ich na pokładzie statku.

13. Od dnia 1 stycznia 2017 r. informacje, których udostępnienie jest wymagane zgodnie z ust. 12 lit. b), udostępnia się drogą elektroniczną.”;

5) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 5a

#### Informacje udostępniane Komisji

Każde państwo członkowskie udostępniania Komisji corocznie informacje określone w załączniku V do niniejszej dyrektywy dotyczące dyplomów i potwierdzeń poświadczających uznanie dyplomów oraz, na zasadzie dobrowolności, informacje dotyczące świadectw przeszkolenia wydanych marynarzom zgodnie z rozdziałami II, III i VII załącznika do konwencji STCW, jedynie na użytek analizy statystycznej i wyłącznie do wykorzystania przez państwa członkowskie i Komisję w prowadzeniu polityki.”;

6) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Państwo członkowskie – w przypadku statków korzystających z przepisów dotyczących żeglugi przybrzeżnej zawartych w konwencji STCW – które umieszcza żeglugę u wybrzeży innych państw człon-

kowskich lub innych stron konwencji STCW w zakresie definicji żeglugi przybrzeżnej, zawiera umowę z danymi państwami członkowskimi lub stronami, określając szczegółowo dane obszary handlowe i inne stosowne przepisy.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Dyplomy marynarzy wydane przez państwo członkowskie lub stroną konwencji STCW dla ich zdefiniowanego obrębu żeglugi przybrzeżnej mogą zostać zaakceptowane przez inne państwa członkowskie do celów wykonywania służby na ich zdefiniowanym obszarze żeglugi przybrzeżnej, pod warunkiem że dane państwa członkowskie lub strony zawarły umowę określającą szczegółowo dane obszary handlowe i inne stosowane warunki.

3b. Państwa członkowskie definiujące żeglugę przybrzeżną zgodnie z wymogami niniejszego artykułu muszą:

a) spełniać wymogi dotyczące żeglugi przybrzeżnej określone w sekcji A-1/3 kodu STCW;

b) uwzględniać obręb żeglugi przybrzeżnej w potwierdzeniach wydanych zgodnie z art. 5.”;

7) art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie przyjmują i egzekwują odpowiednie środki zapobiegania oszustwom i innym bezprawnym praktykom związanym z wydanymi świadectwami i potwierdzeniami oraz przewidują sankcje, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”;

8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie określają sposoby i procedury bezstronnego sprawdzania wszelkich zgłoszonych przypadków niekompetencji, działań, zaniechań lub zagrożeń dla ochrony, które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, mienia na morzu lub środowiska morskiego, ze strony posiadaczy dyplomów i świadectw przeszkolenia lub potwierdzeń wydanych przez to państwo członkowskie w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków związanych z ich dyplomami i świadectwami przeszkolenia, a także wycofywania, zawieszania i unieważniania tych dyplomów i świadectw przeszkolenia z takiego powodu, jak również zapobiegania oszustwom.

2. Państwa członkowskie przyjmują i egzekwują odpowiednie środki zapobiegania oszustwom, innym bezprawnym praktykom związanym z wydanymi dyplomami i świadectwami przeszkolenia i potwierdzeniami.”;

- b) w ust. 3 wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Sankcje i środki dyscyplinarne są orzekane i wykonywane, w przypadkach gdy:”;

- 9) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wszelkie czynności dotyczące szkoleń, oceny kompetencji, wydawania świadectw, w tym świadectw zdrowia, potwierdzania i przedłużania ważności, dokonywane przez agencje pozarządowe lub podlegające im podmioty, podlegały ciągłemu monitorowaniu przy zastosowaniu systemu norm jakości celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów, w tym dotyczących kwalifikacji i doświadczenia osób przeprowadzających szkolenia i ocenę, zgodnie z sekcją A-I/8 kodu STCW;”;

- (ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) istniał system norm jakości, zgodnie z sekcją A-I/8 kodu STCW; w przypadkach, gdy takie działania realizowane są przez agencje lub podmioty rządowe;”;

- (iii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) cele związane z kształceniem i szkoleniem oraz związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były jasno określone i aby wskazywane były stopnie wiedzy, zrozumienia i umiejętności odpowiednie do egzaminowania i oceny wymaganych na podstawie konwencji STCW.”;

- b) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„d) wszystkie mające zastosowanie przepisy konwencji STCW oraz kodu STCW, w tym zmiany, są objęte systemem norm jakości. Państwa członkowskie mogą także włączyć do tego systemu inne mające zastosowanie przepisy niniejszej dyrektywy.”;

- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Sprawozdanie dotyczące każdej oceny, przeprowadzanej zgodnie z ust. 2, przekazywane jest przez dane państwo członkowskie Komisji zgodnie z formatem określonym w sekcji A-I/7 kodu STCW, w okresie sześciu miesięcy od daty przeprowadzenia oceny.”;

- 10) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

### Wymogi zdrowotne

1. Każde państwo członkowskie ustala normy w zakresie stanu zdrowia marynarzy i procedury wydawania świadectwa zdrowia, zgodnie z niniejszym artykułem oraz sekcją A-I/9 kodu STCW, biorąc pod uwagę odpowiednio sekcję B-I/9 kodu STCW.

2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby osoby odpowiedzialne za ocenę stanu zdrowia marynarzy były lekarzami uznanymi przez to państwo członkowskie do celów badań lekarskich marynarzy, zgodnie z sekcją A-I/9 kodu STCW.

3. Każdy marynarz posiadający dyplom lub świadectwo przeszkolenia wydane na mocy postanowień konwencji STCW, pełniący służbę na morzu, musi również posiadać ważne świadectwo zdrowia wydane zgodnie z niniejszym artykułem oraz sekcją A-I/9 kodu STCW.

4. Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa zdrowia muszą spełniać następujące warunki:

- a) mają ukończone co najmniej 16 lat;

- b) przedstawiają wystarczający dowód tożsamości; oraz

- c) spełniają stosowne normy stanu zdrowia określone przez dane państwo członkowskie.

5. Świadectwa zdrowia pozostają ważne przez okres najwyżej dwóch lat, chyba że marynarz nie ukończył 18. roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok.

6. Jeżeli okres ważności świadectwa zdrowia wygasa w trakcie rejsu, zastosowanie ma правило I/9 załącznika do konwencji STCW.

7. W nagłych przypadkach państwo członkowskie może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia. W takich przypadkach zastosowanie ma prawidło I/9 załącznika do konwencji STCW.”;

prawidło 14 ust. 3 i 4 SOLAS 74 z późniejszymi zmianami.”;

11) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

**„Przedłużenie ważności dyplomów i świadectw przeszkolenia”;**

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Na potrzeby dalszej praktyki morskiej na pokładzie zbiornikowców, każdy kapitan i oficer musi spełniać wymogi określone w ust. 1 niniejszego artykułu oraz jest zobowiązany do wykazania ciągłości kompetencji zawodowych w odniesieniu do zbiornikowców w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat, zgodnie z sekcją A-I/11 punkt 3 kodu STCW.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Każde państwo członkowskie porównuje standardy kompetencji wymagane od osób ubiegających się o dyplomy wydawane do dnia 1 stycznia 2017 r. z określonymi dla odpowiedniego dyplomu w części A kodu STCW oraz określa w stosunku do osób posiadających takie świadectwa wymóg odbycia odpowiedniego szkolenia przypominającego lub uaktualniającego lub poddania się odpowiedniej ocenie.”;

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W celu zaktualizowania wiedzy kapitanów, oficerów i operatorów radiowych każde państwo członkowskie zapewnia udostępnianie statkom posiadającym zezwolenie na pływanie pod jego banderą tekstów niedawnych zmian krajowych i międzynarodowych prawideł dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony oraz ochrony środowiska morskiego, przy poszanowaniu art. 14 ust. 3 lit. b) i art. 18.”;

12) w art. 13 ust. 2 traci moc;

13) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się litery w brzmieniu:

„f) marynarze zatrudnieni na każdym z ich statków odbyli szkolenia przypominające i uaktualniające zgodnie z wymogami konwencji STCW;

g) na pokładzie ich statków istniała zawsze skuteczna komunikacja ustna zgodnie z rozdziałem V,

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Przedsiębiorstwa żeglugowe zapewniają, aby kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony do wykonania konkretnych obowiązków i zadań na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro ukończyli szkolenie w zakresie zaznajomienia się, aby zdobyć umiejętności odpowiednie do danego stanowiska oraz pełnionych obowiązków i zadań, biorąc pod uwagę wskazówki w sekcji B-I/14 kodu STCW.”;

14) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

### Zdatność do służby

1. Celem zapobiegania zmęczeniu państwa członkowskie:

a) określają okresy odpoczynku dla personelu wachtowego oraz osób, których obowiązki obejmują wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zapobiegania zanieczyszczeniom, zgodnie z ust. 3–13, oraz egzekwują przestrzeganie tych okresów;

b) wymagają, aby systemy wachty były ustalone w taki sposób, by sprawność osób pełniących wachty nie została osłabiona zmęczeniem oraz aby obowiązki były zorganizowane w taki sposób, by pierwsza zmiana na początku rejsu oraz następne zwalnijące ją zmiany były wystarczająco wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków pod wszelkimi innymi względami.

2. Celem zapobiegania nadużywaniu narkotyków i alkoholu państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie odpowiednich środków zgodnie z przepisami określonymi w niniejszym artykule.

3. Państwa członkowskie biorą pod uwagę zagrożenie wynikające ze zmęczenia marynarzy, zwłaszcza tych, których obowiązki dotyczą bezpieczeństwa i ochrony statku.

4. Wszystkie osoby, którym wyznaczono obowiązki oficera odpowiedzialnego za wachnię lub marynarza pełniącego wachnię, oraz osoby, którym wyznaczono obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom i ochrony, mają prawo do okresu odpoczynku nie krótszego niż:

a) 10 godzin odpoczynku w każdym okresie 24 godzin; oraz

b) 77 godzin w każdym okresie 7 dni.

5. Godziny odpoczynku można podzielić na nie więcej niż dwa okresy, z czego jeden musi wynosić co najmniej 6 godzin, a przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą przekraczać 14 godzin.

6. Wymogi dotyczące okresów odpoczynku określone w ust. 4 i 5 nie muszą być spełnione w przypadku zagrożenia lub w innych nadzwyczajnych warunkach. Musztry, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratunkowe oraz ćwiczenia wymagane na mocy krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych oraz instrumentów międzynarodowych przeprowadza się w sposób, który minimalizuje zakłócenie okresów odpoczynku i nie prowadzi do powstania zmęczenia.

7. Państwa członkowskie wymagają, aby harmonogramy wachty wywieszane były w miejscach łatwo dostępnych. Harmonogramy układa się w standardowym formacie w języku roboczym lub w językach roboczych statku oraz w języku angielskim.

8. Jeżeli marynarz zostaje wezwany do pracy, na przykład jeśli maszynownia pozostaje bez nadzoru, marynarz otrzymuje odpowiedni kompensacyjny okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zostaje zakłócony wezwaniem do pracy.

9. Państwa członkowskie wymagają, aby rejestry codziennych godzin odpoczynku marynarzy były prowadzone w standardowym formacie, w języku roboczym lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim, tak aby możliwe były monitorowanie i weryfikacja zgodności z niniejszym artykułem. Marynarze otrzymują kopię rejestru dotyczącą ich samych, którą potwierdza kapitan lub osoba upoważniona przez kapitana oraz marynarzy.

10. Niezależnie od przepisów określonych w ust. 3–9 kapitan statku ma prawo żądać od marynarza wykonania dowolnej liczby godzin pracy niezbędnej dla bezpośredniego bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku oraz dla celów udzielenia pomocy innym statkom lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Kapitan może zatem zawiesić harmonogram godzin odpoczynku i wymagać od marynarza wykonania niezbędnych godzin pracy do czasu przywrócenia normalnej sytuacji. Po przywróceniu normalnej sytuacji, jak tylko będzie to możliwe, kapitan zapewnia odpowiedni okres odpoczynku marynarzom, którzy wykonywali pracę w zaplanowanym okresie odpoczynku.

11. Uwzględniając odpowiednio ogólne zasady dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz zgodnie z dyrektywą 1999/63/WE, państwa członkowskie mogą poprzez krajowe przepisy ustawowe lub

wykonawcze lub procedurę stosowaną przez właściwy organ dopuścić lub zarejestrować układy zbiorowe zezwalające na wyjątki od wymaganych godzin odpoczynku określonych w ust. 4 lit. b) i ust. 5 niniejszego artykułu, pod warunkiem że okres odpoczynku jest nie krótszy niż 70 godzin w każdym okresie 7 dni, przy poszanowaniu ograniczeń określonych w ust. 12 i 13 niniejszego artykułu. Wyjątki takie są w miarę możliwości zgodne z określonymi normami, ale mogą uwzględniać częstsze lub dłuższe okresy urlopowe lub przyznanie urlopu kompensacyjnego w przypadku marynarzy pełniących wachę lub marynarzy pełniących służbę na pokładzie podczas krótkich rejsów. Wyjątki w miarę możliwości uwzględniają wytyczne dotyczące zapobiegania zmęczeniu określone w sekcji B-VIII/1 kodu STCW. Nie dopuszcza się wyjątków od minimalnej liczby godzin wypoczynku przewidzianej w ust. 4 lit. a) niniejszego artykułu.

12. Wyjątki, o których mowa w ust. 11, dotyczące tygodniowego okresu odpoczynku, o którym mowa w ust. 4 lit. b), nie są dopuszczalne przez okres dłuższy niż dwa następujące po sobie tygodnie. Przerwy między dwoma okresami wyjątków na pokładzie nie mogą być krótsze niż dwukrotność czasu trwania wyjątku.

13. W ramach ewentualnych wyjątków od ust. 5, o których mowa w ust. 11, minimalna liczba godzin odpoczynku w dowolnym okresie 24-godzinnym, o których mowa w ust. 4 lit. a), może być podzielona na nie więcej niż trzy okresy odpoczynku, z których jeden musi trwać co najmniej 6 godzin, a żaden z pozostałych dwóch okresów nie może trwać krócej niż jedną godzinę. Przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą przekraczać 14 godzin. Wyjątki nie mogą wykraczać poza dwa okresy 24-godzinne w każdym 7-dniowym okresie.

14. Państwa członkowskie określają, do celów zapobiegania nadużywaniu alkoholu, limit nie wyższy niż 0,05 % stężenia alkoholu we krwi lub 0,25 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu lub odpowiadający ilości alkoholu prowadzącej do takiego stężenia alkoholu w odniesieniu do kapitanów, oficerów i innych marynarzy pełniących wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i bezpieczeństwa środowiska morskiego.”;

15) art. 17 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) wydają dyplomy lub świadectwa, o których mowa w art. 5;”;

16) w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

**„Uznawanie dyplomów i świadectw  
przeszkolenia”;**



b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Marynarze nieposiadający dyplomów wydanych przez państwa członkowskie lub świadectw przeszkolenia wydanych przez państwa członkowskie kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 konwencji STCW mogą otrzymać zezwolenie na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą państwa członkowskiego, pod warunkiem że decyzja o uznaniu ich dyplomów i świadectw przeszkolenia została przyjęta zgodnie z procedurami określonymi w ust. 2–6 niniejszego artykułu.”;

c) ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza w drodze potwierdzenia uznać dyplomy lub świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 1, wydane przez państwo trzecie kapitanowi, oficerowi lub operatorowi radiowemu, w celu upoważnienia do pełnienia służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego, przedkłada ono Komisji wniosek, wraz z uzasadnieniem, o uznanie tego państwa trzeciego.”;

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Decyzja w sprawie uznania państw trzecich jest podejmowana przez Komisję. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 2, w ciągu osiemnastu miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o uznanie. Państwo członkowskie przedkładające wniosek może zdecydować o uznaniu państwa trzeciego jednostronnie do chwili podjęcia decyzji zgodnie z niniejszym ustępem.”;

17) art. 20 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Decyzja w sprawie wycofania uznania jest podejmowana przez Komisję. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 2. Zainteresowane państwa członkowskie podejmują właściwe środki w celu wykonania decyzji.”;

18) art. 22 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niezależnie od tego, pod jaką banderą pływa, każdy statek, z wyjątkiem rodzajów statków wyłączonych na podstawie art. 2, w czasie pobytu w portach państw członkowskich podlega kontroli państwa portu przeprowadzanej przez odpowiednio upoważnionych funkcjonariuszy tego państwa członkowskiego celem sprawdzenia, czy wszyscy marynarze służący na pokładzie objęci wymogiem posiadania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia lub dokumentów potwierdzających na mocy konwencji STCW

posiadają taki dyplom lub ważne zwolnienie lub też świadectwo przeszkolenia lub dokumenty potwierdzające.”;

19) art. 23 ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) weryfikacji potwierdzającej, że każdy marynarz służący na pokładzie, od którego wymaga się posiadania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia zgodnie z konwencją STCW, jest w posiadaniu takiego dyplomu lub ważnego zwolnienia lub też świadectwa przeszkolenia lub przedstawi dokument dowodzący, że wniosek o potwierdzenie uznania dyplomu został złożony organom państwa bandery”;

20) w art. 23 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„2. Zdolność marynarzy danego statku do utrzymania norm obowiązujących w zakresie pełnienia wachty i ochrony, odpowiednio do przypadku, zgodnie z wymogami konwencji STCW, jest oceniana zgodnie z częścią A kodu STCW, jeśli istnieją bezsprzeczne powody, aby sądzić, iż normy te nie są zachowywane ze względu na wystąpienie któregośkolwiek z poniższych przypadków”;

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) statek jest pod jakimkolwiek innym względem prowadzony w sposób stanowiący zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska lub w sposób stwarzający zagrożenie dla ochrony”;

21) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 25a

#### **Informacje do celów statystycznych**

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje wymienione w załączniku V wyłącznie do celów analizy statystycznej. Informacje te nie mogą być używane do celów administracyjnych i prawnych oraz do weryfikacji i są przeznaczone do wyłącznego użytku przez państwa członkowskie i Komisję w prowadzeniu polityki.

2. Informacje te są udostępniane Komisji przez państwa członkowskie corocznie w formie elektronicznej i obejmują informacje zarejestrowane do dnia 31 grudnia poprzedniego roku. Państwa członkowskie zachowują wszelkie prawa własności w odniesieniu do informacji w formie danych surowych. Opracowane dane statystyczne, przygotowane na podstawie takich informacji, udostępniane są publicznie zgodnie z przepisami dotyczącymi przejrzystości i ochrony informacji określonymi w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002.

3. Aby zapewnić ochronę danych osobowych, państwa członkowskie anonimizują wszystkie dane osobowe określone w załączniku V przy użyciu oprogramowania dostarczonego lub zaakceptowanego przez Komisję przed ich przekazaniem Komisji. Komisja wykorzystuje wyłącznie takie zanonimizowane informacje.

4. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają, by środki służące gromadzeniu, przekazywaniu, przechowywaniu, analizie i rozpowszechnianiu takich informacji opracowane były w sposób umożliwiający wykonanie analizy statystycznej.

Do celów akapitu pierwszego Komisja przyjmuje szczególne środki w zakresie wymogów technicznych niezbędnych do zapewnienia odpowiedniego zarządzania danymi statystycznymi. Takie akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 28 ust. 2.”;

22) art. 27 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 27

#### Zmiana

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 27a, zmieniających załącznik V do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych i odpowiednich elementów zawartości i szczegółów dotyczących informacji, które muszą być przekazywane przez państwa członkowskie, o ile akty te ograniczają się do uwzględnienia zmian do konwencji STCW i kodu STCW i respektują gwarancje w zakresie ochrony danych. Takie akty delegowane nie mogą zmieniać przepisów dotyczących anonimizacji danych wymaganej w art. 25a ust. 3.”;

23) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 27a

#### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia, o których mowa w art. 27, przekazuje się Komisji na okres pięciu lat od dnia 3 stycznia 2013 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dnia 4 kwietnia 2017 r. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada

sprzeciwia się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 27, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Staje się ona 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 powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 27 wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w ciągu 2 miesięcy od notyfikacji tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub też jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o 2 miesiące.”;

24) art. 28 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 28

#### Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) powołany rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (\*). 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 odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku niewydania opinii przez komitet Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(\*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

(\*\*) Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.”;

25) art. 29 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 29

#### **Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają systemy sankcji za naruszanie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 3, 5, 7, 9–15, 17, 18, 19, 22, 23, 24 i załącznikiem I oraz podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.”;

26) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 30

#### **Przepisy przejściowe**

W odniesieniu do tych marynarzy, którzy rozpoczęli zatwierdzoną praktykę morską, zatwierdzony program kształcenia i szkolenia lub zatwierdzony kurs szkoleniowy przed dniem 1 lipca 2013 r., państwa członkowskie mogą do dnia 1 stycznia 2017 r. w dalszym ciągu wydawać, uznawać i potwierdzać dyplomy zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie w wersji obowiązującej przed dniem 3 stycznia 2013 r.

Do dnia 1 stycznia 2017 r. państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu odnawiać dyplomy i potwierdzenia oraz przedłużać ich ważność zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie w wersji obowiązującej przed dniem 3 stycznia 2013 r.”;

27) art. 33 traci moc;

28) niniejszy punkt nie dotyczy wersji polskiej;

29) w załącznikach wprowadza się następujące zmiany:

- a) załącznik I do dyrektywy 2008/106/WE zastępuje się załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- b) w załączniku II do dyrektywy 2008/106/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy;

c) tekst zawarty w załączniku III do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik V do dyrektywy 2008/106/WE.

Artykuł 2

#### **Transpozycja**

1. Bez uszczerbku dla art. 30 dyrektywy 2008/106/WE zmienionej art. 1 pkt 26 niniejszej dyrektywy państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 4 lipca 2014 r. i w odniesieniu do art. 1 pkt 5 niniejszej dyrektywy do dnia 4 stycznia 2015 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

#### **Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

#### **Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 listopada 2012 r.

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego  
M. SCHULZ  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
A. D. MAVROYIANNIS  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## „ZAŁĄCZNIK I

**WYMOGI SZKOLENIOWE KONWENCJI STCW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 3**

## ROZDZIAŁ I

**PRZEPISY OGÓLNE**

1. Prawidła określone w niniejszym załączniku są uzupełniane obowiązkowymi przepisami części A kodu STCW, z wyjątkiem prawidła VIII/2 w rozdziale VIII.

Wszelkie odniesienia do wymogów zawartych w prawidło stanowią również odniesienie do odpowiedniej sekcji części A kodu STCW.

2. Część A kodu STCW zawiera standardy kompetencji, wymagane od kandydatów wnoszących o wydanie i przedłużenie ważności dyplomów na podstawie przepisów konwencji STCW. Celem wyjaśnienia powiązania między postanowieniami rozdziału VII dotyczącymi świadectw alternatywnych oraz postanowieniami rozdziałów II, III i IV dotyczącymi świadectw, umiejętności ustalone w ramach standardów kompetencji są odpowiednio pogrupowane, na podstawie siedmiu następujących funkcji:

- 1) nawigacja;
- 2) przeładunek i sztauowanie;
- 3) kontrola funkcjonowania statku i opieka nad osobami znajdującymi się na pokładzie;
- 4) mechanika okrętowa;
- 5) elektryka, elektronika i automatyka;
- 6) konserwacja i naprawa;
- 7) radiokomunikacja;

na następujących poziomach odpowiedzialności:

- 1) poziom zarządzania;
- 2) poziom operacyjny;
- 3) poziom pomocniczy.

Funkcje i poziomy odpowiedzialności określają podtytuły w tabelach standardów kompetencji określonych w rozdziałach II, III i IV części A kodu STCW.

## ROZDZIAŁ II

**KAPITAN I DZIAŁ POKŁADOWY***Prawidło II/1***Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom wachtowym na statkach o pojemności brutto 500 lub większej**

1. Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
  - 2.1. mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
  - 2.2. odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej jednego roku, która zawiera szkolenie pokładowe spełniające wymogi sekcji A-II/1 kodu STCW i jest udokumentowana w uznanej książce praktyk, lub w innym przypadku – odbyć przynajmniej 36-miesięczną służbę na statku morskim;

- 2.3. odbyć, podczas zatwierdzonej służby na statku morskim, okres służby wachtowej na mostku pod nadzorem wykwalifikowanego oficera przez okres nie krótszy niż sześć miesięcy;
- 2.4. spełnić obowiązujące wymogi prawideł w rozdziale IV dotyczące wyznaczonych obowiązków radiooperacyjnych zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym, jeżeli jest to wymagane;
- 2.5. zakończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-II/1 kodu STCW; oraz
- 2.6. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1 do 3 kodu STCW.

*Prawidło II/2*

**Minimalne wymogi do wydawania dyplomów kapitanom i starszym oficerom na statkach o pojemności brutto 500 lub większej**

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto 3 000 lub większej

1. Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto 3 000 lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
  - 2.1. spełnić wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 lub większej oraz odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w tym zakresie:
    - 2.1.1. na dyplom starszego oficera – wynoszącą co najmniej 12 miesięcy; a
    - 2.1.2. na dyplom kapitana – wynoszącą co najmniej 36 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony do co najmniej 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu pracy na morzu przepracowane było na stanowisku starszego oficera; oraz
  - 2.2. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-II/2 kodu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto 3 000 lub większej.

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3 000

3. Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3 000 powinien mieć odpowiedni dyplom.
4. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
  - 4.1. dla uzyskania dyplomu starszego oficera spełnić wymagania stawiane oficerowi wachtowemu na statkach o pojemności brutto 500 lub większych;
  - 4.2. dla uzyskania dyplomu kapitana spełnić wymagania stawiane oficerowi wachtowemu na statkach o pojemności brutto 500 lub większych oraz odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w tym charakterze w wymiarze co najmniej 36 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony do co najmniej 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu przepracowane było na stanowisku starszego oficera; oraz
  - 4.3. ukończyć zatwierdzone szkolenie i spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-II/2 kodu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3 000.

*Prawidło II/3*

**Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom wachtowym i kapitanom statków o pojemności brutto poniżej 500**

Statki nieuprawiające żeglugi przybrzeżnej

1. Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500, nieuprawiającym żeglugi przybrzeżnej, powinien mieć odpowiedni dyplom uprawniający do pracy na statkach o pojemności brutto 500 lub większych.

2. Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500, nieuprawiającego żeglugi przybrzeżnej, powinien posiadać dyplom uprawniający do pełnienia funkcji kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000.

#### Statki uprawiające żeglugę przybrzeżną

##### Oficer wachtowy

3. Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500, uprawiającym żeglugę przybrzeżną, powinien posiadać odpowiedni dyplom.
4. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera wachtowego na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, powinien:
  - 4.1. mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;
  - 4.2. ukończyć:
    - 4.2.1. specjalne szkolenie łącznie z odpowiednim okresem pełnienia służby na statku morskim zgodnie z wymaganiami państwa członkowskiego; lub
    - 4.2.2. posiadać potwierdzoną pracę na morzu w dziale pokładowym w wymiarze co najmniej 36 miesięcy;
  - 4.3. spełnić stosowne wymagania prawideł w rozdziale IV, odpowiednio do wypełniania określonych obowiązków radiowych zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym;
  - 4.4. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić normy kompetencji określone w sekcji A-II/3 kodu STCW dla oficerów wachtowych na statkach o pojemności brutto poniżej 500, uprawiających żeglugę przybrzeżną; oraz
  - 4.5. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1 do 3 kodu STCW.

##### Kapitan

5. Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500, uprawiającego żeglugę przybrzeżną, powinien posiadać odpowiedni dyplom.
6. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu kapitana statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, powinien:
  - 6.1. mieć ukończonych przynajmniej 20 lat;
  - 6.2. odbyć przynajmniej 12-miesięczną zatwierdzoną służbę na statku morskim w charakterze oficera wachtowego;
  - 6.3. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-II/3 kodu STCW dla kapitanów statków o pojemności brutto poniżej 500, uprawiających żeglugę przybrzeżną; oraz
  - 6.4. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1 do 3 kodu STCW.

##### Zwolnienia

7. Jeśli Administracja uzna, że wielkość statku oraz warunki jego żeglugi powodują, że stosowanie w pełni niniejszego prawidła oraz sekcji A-II/3 kodu STCW jest niepotrzebne lub niewykonalne, to może odpowiednio zwolnić kapitana i oficera wachtowego na takim statku lub klasie statków od niektórych wymagań, mając przy tym na uwadze bezpieczeństwo wszystkich statków na tych wodach.

#### Prawidło II/4

##### **Minimalne wymogi do wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty nawigacyjnej**

1. Każdy marynarz wchodzący w skład wachty nawigacyjnej na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większym, poza marynarzami szkolonymi oraz marynarzami, którzy wypełniając obowiązki na wachcie, nie wymagają szkolenia, powinien mieć świadectwo o zdolności do wykonywania swych obowiązków.

2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
  - 2.1. mieć ukończonych przynajmniej 16 lat;
  - 2.2. ukończyć:
    - 2.2.1. zatwierdzonej służbę na statku morskim, w tym przez okres co najmniej sześć miesięcy szkolenia i doświadczenia; lub
    - 2.2.2. specjalne przeszkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku obejmujące także zatwierdzony okres służby na statku morskim, który nie może być krótszy niż dwa miesiące; oraz
  - 2.3. spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-II/4 kodu STCW.
3. Służba pełniona na statku morskim, szkolenie i doświadczenie wymagane na mocy punktów 2.2.1 oraz 2.2.2 mogą być nabyte przez wykonywanie obowiązków związanych z pełnieniem wachty nawigacyjnej, ale tylko pod warunkiem że obowiązki te są wykonywane pod bezpośrednim nadzorem kapitana, oficera wachtowego lub wykwalifikowanego marynarza.

*Prawidło II/5*

**Minimalne wymogi do wydawania świadectw starszym marynarzom**

1. Każdy starszy marynarz pełniący służbę na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większym powinien posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
  - 2.1. mieć ukończone 18 lat;
  - 2.2. spełnić wymogi uzyskania świadectwa marynarza wchodzącego w skład wachty nawigacyjnej;
  - 2.3. w okresie posiadania kwalifikacji do pełnienia służby w charakterze marynarza wchodzącego w skład wachty nawigacyjnej, odbyć zatwierdzonej służbę na statku morskim w dziale pokładowym przez:
    - 2.3.1. co najmniej 18 miesięcy; lub
    - 2.3.2. co najmniej 12 miesięcy i odbyć zatwierdzone szkolenie; oraz
  - 2.4. spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-II/5 kodu STCW.
3. Każde państwo członkowskie porówna standardy kompetencji, jakich wymagało od starszych marynarzy, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-II/5 kodu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.
4. Do dnia 1 stycznia 2017 r. państwo członkowskie będące jednocześnie stroną Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy z 1946 r. (nr 74) może w dalszym ciągu przedłużać świadectwa i potwierdzenia zgodnie z jej postanowieniami
5. Państwo członkowskie może uznać, że członkowie załogi spełniają wymogi niniejszego prawidła, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku działu pokładowego przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszej dyrektywy.

ROZDZIAŁ III

**DZIAŁ MASZYNOWY**

*Prawidło III/1*

**Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom mechanikom odpowiedzialnym za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonych na mechaników pełniących służbę w siłowni okresowo bezwachtowej**

1. Każdy oficer mechanik odpowiedzialny za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczony na mechanika pełniącego służbę w siłowni okresowo bezwachtowej na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.

2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:

- 2.1. mieć ukończonych co najmniej 18 lat;
- 2.2. odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzonej służbę na statku morskim przez okres co najmniej 12 miesięcy, jako część zatwierdzonego programu szkoleniowego, obejmującego trening pokładowy, spełniający wymogi sekcji A-III/1 kodu STCW, udokumentowaną w zatwierdzonej książce praktyk morskich, lub w innym przypadku odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzonej służbę na statku morskim przez okres co najmniej 36 miesięcy, z czego co najmniej 30 miesięcy powinna stanowić służba na statku morskim w dziale maszynowym;
- 2.3. w okresie wymaganej służby pełnionej na statku morskim odbywać wachtę w siłowni pod nadzorem starszego oficera mechanika lub wykwalifikowanego oficera mechanika przez okres co najmniej sześciu miesięcy;
- 2.4. ukończyć zatwierdzonej edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/1 kodu STCW; oraz
- 2.5. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1 do 3 kodu STCW.

*Prawidło III/2*

**Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3 000 kW lub większej**

1. Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3 000 kW i większej powinien mieć odpowiedni dyplom.

2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:

- 2.1. spełniać wymagania konieczne do wydania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę maszynową na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW lub więcej i odbyć zatwierdzonej służbę na statku morskim w następującym zakresie:
  - 2.1.1. dla uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika, co najmniej 12 miesięcy jako wykwalifikowany oficer mechanik; oraz
  - 2.1.2. dla uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika, co najmniej 36 miesięcy; jednakże ten okres może zostać skrócony do 24 miesięcy, w czasie których przynajmniej 12 miesięcy przepracował na stanowisku drugiego oficera mechanika; oraz
- 2.2. odbyć zatwierdzonej edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/2 kodu STCW.

*Prawidło III/3*

**Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3 000 kW**

1. Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3 000 kW powinien posiadać odpowiedni dyplom.

2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:

- 2.1. spełniać wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera mechanika kierującego wachtą maszynową oraz:
  - 2.1.1. dla uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika, powinien odbyć zatwierdzonej służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej 12 miesięcy jako asystent oficera mechanika lub jako oficer mechanik; oraz
  - 2.1.2. aby uzyskać dyplom starszego oficera mechanika, powinien odbyć zatwierdzonej służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej 24 miesięcy, w czasie której przynajmniej 12 miesięcy przepracował, posiadając kwalifikacje drugiego oficera mechanika; oraz
- 2.2. odbyć zatwierdzonej edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/3 Kodeksu STCW.



3. Każdy oficer mechanik posiadający kwalifikacje do pracy jako drugi mechanik na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW lub większej, może pracować jako starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych mniejszej niż 3 000 kW, pod warunkiem że jego dyplom został stosownie potwierdzony.

*Prawidło III/4*

**Minimalne wymagania do wydawania świadectw marynarzom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej**

1. Każdy marynarz wchodzący w skład wachty w maszynowniach obsadzonych załogą lub wyznaczony do wykonywania obowiązków w maszynowniach okresowo bezzałogowych na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej, poza marynarzami będącymi w trakcie szkolenia i tymi, których obowiązki mają charakter pracy niewykwalifikowanej, powinien mieć świadectwo potwierdzające kwalifikacje do sprawowania tych obowiązków.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
  - 2.1. mieć ukończone przynajmniej 16 lat;
  - 2.2. ukończyć:
    - 2.2.1. zatwierdzonej służby na statku morskim, obejmującej co najmniej sześć miesięcy szkolenia i praktyki; lub
    - 2.2.2. specjalne szkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku, włączając w to uznany okres służby na statku morskim nie krótszy niż 2 miesiące; oraz
  - 2.3. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/4 kodu STCW.
3. Służba pełniona na statku morskim, szkolenie i doświadczenie wymagane przez podpunkty 2.2.1 i 2.2.2 będą związane z pełnieniem wachty maszynowej i obejmą wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem wykwalifikowanego oficera mechanika lub wykwalifikowanego marynarza.

*Prawidło III/5*

**Minimalne wymagania do wydawania świadectw starszym motorzystom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej**

1. Każdy starszy motorzysta pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
  - 2.1. mieć ukończone co najmniej 18 lat;
  - 2.2. spełnić wymagania uzyskania świadectwa marynarza wchodzącego w skład wachty w maszynowniach obsadzonych załogą i wyznaczonego do wykonywania obowiązków w maszynowniach okresowo bezzałogowych;
  - 2.3. w okresie posiadania kwalifikacji do pełnienia służby w charakterze marynarza wchodzącego w skład wachty maszynowej, odbyć zatwierdzonej służby na statku morskim w dziale maszynowym przez:
    - 2.3.1. co najmniej 12 miesięcy; lub
    - 2.3.2. co najmniej 6 miesięcy i odbyć zatwierdzone szkolenie; oraz
  - 2.4. spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-III/5 kodu STCW.
3. Wszystkie państwa członkowskie porównują standardy kompetencji, jakich wymagały od marynarzy w dziale maszynowym, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-III/5 kodu STCW oraz w miarę potrzeb określają wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.
4. Państwo członkowskie może uznać, że członkowie załogi spełniają wymagania niniejszego prawidła, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku działu maszynowego przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszej dyrektywy.

*Przewidło III/6***Minimalne wymagania do wydawania dyplomów oficerom elektroautomatykom**

1. Każdy oficer elektroautomatyk pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
  - 2.1. mieć ukończone co najmniej 18 lat;
  - 2.2. odbyć co najmniej 12-miesięczne połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 6 miesięcy, jako część zatwierzonego programu szkoleniowego, obejmującego szkolenie pokładowe, spełniające wymagania sekcji A-III/6 kodu STCW, udokumentowanego w zatwierdzonej książce praktyk morskich, lub w innym przypadku odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 36 miesięcy, z czego co najmniej 30 miesięcy stanowiła służba na statku morskim w dziale maszynowym;
  - 2.3. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/6 kodu STCW; oraz
  - 2.4. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1 do 3 kodu STCW.
3. Każde państwo członkowskie porówna standardy kompetencji, jakich wymagały od oficerów elektroautomatyków, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania dyplomu, określonymi w sekcji A-III/6 kodu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.
4. Państwo członkowskie może uznać, że członkowie załogi spełniają wymagania niniejszego przewidła, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku na pokładzie statku przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszej dyrektywy i spełniają standardy kompetencji określone w sekcji A-III/6 kodu STCW.
5. Bez względu na powyższe postanowienia punktów od 1 do 4 państwo członkowskie może uznać odpowiednio wykwalifikowaną osobę jako zdolną do wykonywania pewnych funkcji określonych w sekcji A-III/6.

*Przewidło III/7***Minimalne wymagania do wydawania świadectw elektromonterom**

1. Każdy elektromonter pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
  - 2.1. mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
  - 2.2. ukończyć zatwierdzoną służbę na statku morskim, obejmującą co najmniej 12 miesięcy szkolenia i praktyki; lub
  - 2.3. ukończyć specjalne szkolenie, włączając w to zatwierdzony okres służby na statku morskim nie krótszy niż 6 miesięcy; lub
  - 2.4. posiadać kwalifikacje spełniające kompetencje techniczne określone w tabeli A-III/7 kodu STCW oraz odbyć zatwierdzony okres służby na statku morskim, nie krótszy niż 3 miesiące
- 2.5. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/7 kodu STCW.
3. Każde państwo członkowskie porówna standardy kompetencji, jakich wymagało od elektromonterów, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-III/7 kodu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia kwalifikacji przez ten personel.
4. Państwo członkowskie może uznać, że członkowie załogi spełniają wymagania niniejszego przewidła, jeżeli pełnili służbę na odpowiednim stanowisku na pokładzie statku przez co najmniej 12 miesięcy w okresie 60 miesięcy poprzedzających wejście w życie niniejszej dyrektywy i spełniają standardy kompetencji określone w sekcji A-III/7 kodu STCW.

5. Bez względu na powyższe postanowienia punktów od 1 do 4 państwo członkowskie może uznać odpowiednio wykwalifikowaną osobę jako zdolną do wykonywania pewnych funkcji określonych w sekcji A-III/7.

#### ROZDZIAŁ IV

### RADIOKOMUNIKACJA I RADIOOPERATORZY

#### Wyjaśnienie

Obowiązujące postanowienia dotyczące wachty radiowej są zawarte w Regulaminie radiokomunikacyjnym oraz w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. ze zmianami. Postanowienia dotyczące konserwacji sprzętu radiowego zawarte są w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) ze zmianami oraz wytycznymi przyjętymi przez Organizację.

#### Prawidło IV/1

#### Zastosowanie

1. Z wyjątkiem postanowień punktu 2, postanowienia niniejszego rozdziału dotyczą radiooperatorów na statkach operujących w globalnym morskim systemie bezpieczeństwa i powiadamiania o niebezpieczeństwie (GMDSS), jak postanowiono w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. ze zmianami.
2. Radiooperatorzy na statkach, które nie muszą spełniać wymogów dotyczących GMDSS w rozdziale IV konwencji SOLAS, nie mają obowiązku spełniania wymogów określonych w niniejszym rozdziale. Radiooperatorzy na tych statkach mają jednak obowiązek spełnienia wymogów Regulaminu radiokomunikacyjnego. Państwa członkowskie zapewnią, aby odpowiednie świadectwa określone przez Regulamin radiokomunikacyjny zostały wystawione lub uznane w stosunku do tych radiooperatorów.

#### Prawidło IV/2

#### Minimalne wymogi do wydawania świadectw operatorom GMDSS

1. Każda osoba odpowiedzialna za wykonywanie obowiązków radiokomunikacyjnych lub wykonująca obowiązki radiokomunikacyjne na statku zobowiązanym do uczestnictwa w GMDSS, powinna mieć odpowiednie świadectwo dotyczące GMDSS, wydane lub uznane przez państwo członkowskie stosownie do postanowień Regulaminu radiokomunikacyjnego.
2. Dodatkowo, każdy kandydat ubiegający się na mocy niniejszego prawidła o uzyskanie świadectwa upoważniającego do pełnienia służby na statku wyposażonym w radiostację w myśl Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. ze zmianami powinien:
  - 2.1. mieć ukończone co najmniej 18 lat; oraz
  - 2.2. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-IV/2 kodu STCW.

#### ROZDZIAŁ V

### SPECJALNE WYMAGANIA SZKOLENIOWE DLA ZAŁOGI NA OKREŚLONYCH TYPACH STATKÓW

#### Prawidło V/1-1

#### Wymogi minimalne w zakresie wykształcenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów

1. Oficerowie i marynarze wyznaczeni do pełnienia specjalnych obowiązków i odpowiedzialności związanych z ładunkiem i urządzeniami ładunkowymi zbiornikowców do przewozu produktów naftowych lub zbiornikowców do przewozu chemikaliów powinni posiadać świadectwo podstawowego wykształcenia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów.
2. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien ukończyć szkolenie podstawowe zgodnie z postanowieniami sekcji A-VI/1 kodu STCW, a ponadto odbyć:
  - 2.1. co najmniej trzymiesięczną potwierdzoną służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych lub do przewozu chemikaliów oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-1 punkt 1 kodu STCW; lub
  - 2.2. zatwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie obsługi ładunków na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-1 punkt 1 kodu STCW.
3. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku takiego zbiornikowca.

4. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu produktów naftowych powinien:
  - 4.1. spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów; oraz
  - 4.2. posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien:
    - 4.2.1. odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych; lub
    - 4.2.2. odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu produktów naftowych w wymiarze nadliczbowym, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1 kodu STCW; oraz
  - 4.3. odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu ładunków naftowych oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-1 punkt 2 kodu STCW.
5. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku takiego zbiornikowca.
6. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu chemikaliów powinien:
  - 6.1. spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów; oraz
  - 6.2. posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien:
    - 6.2.1. odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu chemikaliów; lub
    - 6.2.2. odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu chemikaliów, w nadliczbowym wymiarze, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1 kodu STCW; oraz
  - 6.3. odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu chemikaliów oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-1 punkt 3 kodu STCW.
7. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby świadectwa przeszkolenia były wydawane członkom załogi, którzy uzyskali kwalifikacje określone odpowiednio w punktach 2, 4 lub 6; względnie, powinny zapewnić, aby istniejący dyplom lub świadectwo zostały należycie potwierdzone.

*Prawidło V/1-2*

**Wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych**

1. Oficerowie i marynarze wyznaczeni do pełnienia specjalnych obowiązków i odpowiedzialności związanych z ładunkiem i urządzeniami ładunkowymi powinni posiadać świadectwo podstawowego wyszkolenia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych.
2. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych powinien ukończyć szkolenie podstawowe zgodnie postanowieniami sekcji A-VI/1 kodu STCW, a ponadto odbyć:
  - 2.1. co najmniej trzymiesięczną potwierdzoną służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-2 punkt 1 kodu STCW; lub
  - 2.2. zatwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie obsługi ładunków na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-2 punkt 1 kodu STCW.

3. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku tego zbiornikowca.
4. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych powinien:
  - 4.1. spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych; oraz
  - 4.2. posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych:
    - 4.2.1. odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych; lub
    - 4.2.2. odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych w wymiarze nadliczbowym, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1 kodu STCW; oraz
  - 4.3. odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku g zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-2 punkt 2 kodu STCW.
5. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby świadectwa przeszkolenia były wydawane członkom załogi, którzy uzyskali kwalifikacje określone odpowiednio w punkcie 2 lub 4; względnie powinny zapewnić, aby istniejący dyplom lub świadectwo zostały należycie potwierdzone.

*Prawidło V/2*

**Wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich**

1. Niniejsze prawidło dotyczy kapitanów, oficerów, marynarzy i innych członków załogi zatrudnionych na pokładzie statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe. Państwa członkowskie określą zastosowanie tych wymogów do załogi pełniącej służbę na statkach pasażerskich, odbywających podróże krajowe.
2. Przed objęciem obowiązków na pokładzie statku pasażerskiego, członkowie załogi powinni ukończyć szkolenie wymagane przez punkty od 4 do 7, zgodnie z ich stanowiskami, obowiązkami i odpowiedzialnością.
3. Członkowie załogi objęci obowiązkiem szkolenia określonym w punktach 4, 6 i 7 powinni z przerwami nieprzekraczającymi pięciu lat podejmować odpowiednie szkolenie aktualizujące, lub należy od nich żądać przedstawienia dowodu osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji w przeciągu ostatnich pięciu lat.
4. Kapitanowie, oficerowie i pozostali członkowie załogi, wyznaczeni w rozkładzie alarmowym do pomocy pasażerom w sytuacji zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich, powinni ukończyć szkolenie w kierowaniu tłumem, jak to określono w sekcji A-V/2 punkt 1 kodu STCW.
5. Załoga zajmująca się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich powinna ukończyć szkolenie w zakresie bezpieczeństwa, określone w sekcji A-V/2 punkt 2 kodu STCW.
6. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszelkie inne osoby wpisane na listę alarmową, ponoszące odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach zagrożenia na pokładzie statku pasażerskiego powinni ukończyć zatwierdzone szkolenie w zakresie zarządzania kryzysowego i ludzkich zachowań, jak określono w sekcji A-V/2 punkt 3 kodu STCW.
7. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz poza nimi wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, za ładowanie, wyładowanie i opiekę nad ładunkiem oraz zamykanie przejść kadłubowych na pokładzie statków pasażerskich ro-ro, powinni ukończyć zatwierdzone szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i statku, jak to określono w sekcji A-V/2 punkt 4 kodu STCW.
8. Państwa członkowskie zapewnią, aby dokumenty świadczące o ukończeniu szkolenia były wystawione każdej wykwalifikowanej osobie zgodnie z postanowieniami niniejszego prawidła.

## ROZDZIAŁ VI

**FUNKCJE ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM ZAWODOWYM, OCHRONĄ, OPIEKĄ MEDYCZNĄ ORAZ RATOWNICTWEM***Prawidło VI/1***Wymogi minimalne dotyczące szkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa**

1. Członkowie załóg powinni odbyć szkolenie zapoznawcze, podstawowe lub instruktaż zgodnie z sekcją A-VI/1 kodu STCW oraz spełnić zawarte w nich standardy kompetencji.
2. W przypadku gdy szkolenie podstawowe nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania dyplomu lub świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w kursie z zakresu szkolenia podstawowego.

*Prawidło VI/2***Wymogi minimalne do wydawania świadectw przeszkoleń w zakresie jednostek ratunkowych, łodzi ratowniczych i szybkich łodzi ratowniczych**

1. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze powinien:
  - 1.1. mieć ukończone 18 lat;
  - 1.2. odbyć potwierdzoną służbę na statku morskim nie krótszą niż 12 miesięcy lub ukończyć zatwierdzony kurs szkoleniowy oraz odbyć zatwierdzoną co najmniej 6-miesięczną służbę na statku morskim; oraz
  - 1.3. spełniać standardy kompetencji dla osób ubiegających się o uzyskanie świadectwa ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych, wyszczególnione w sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4 kodu STCW.
2. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo ratownika na szybkich jednostkach ratowniczych powinien:
  - 2.1. posiadać świadectwo kwalifikacyjne ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze;
  - 2.2. odbyć odpowiedni kurs szkoleniowy; oraz
  - 2.3. spełniać standardy kompetencji wymagane do uzyskania świadectwa starszego ratownika określone w sekcji A-VI/2 punkty od 7 do 10 kodu STCW.

*Prawidło VI/3***Wymogi minimalne w zakresie szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego**

1. Członkowie załogi, wyznaczeni do kierowania akcjami gaszenia pożarów, powinni ukończyć szkolenie stopnia wyższego dotyczące technik gaszenia pożarów ze szczególnym podkreśleniem roli organizacji, taktyki i dowodzenia, według postanowień zawartych w sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 kodu STCW, a także spełnić standardy kompetencji w niej zawarte.
2. W przypadku gdy szkolenie przeciwpożarowe stopnia wyższego nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w przeciwpożarowym kursie szkoleniowym stopnia wyższego.

*Prawidło VI/4***Wymogi minimalne w zakresie pierwszej pomocy medycznej i sprawowania opieki medycznej**

1. Członkowie załogi, wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej na statku, powinni spełniać wymagania kwalifikacyjne w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej określonej w sekcji A-VI/4 punkty 1, 2 oraz 3 kodu STCW.
2. Marynarze wyznaczeni do kierowania opieką medyczną na statku powinni spełniać wymagania kwalifikacyjne w zakresie opieki medycznej, określone w sekcji A-VI/4 punkty 4, 5 oraz 6 kodu STCW.
3. W przypadku gdy szkolenie z pierwszej pomocy lub opieki medycznej nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w kursie szkoleniowym z pierwszej pomocy medycznej lub sprawowania opieki medycznej.

*Prawidło VI/5***Wymogi minimalne w zakresie wydawania świadectw przeszkoleń dla oficerów ochrony statku**

1. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa przeszkolenia oficera ochrony statku powinien:
  - 1.1. odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 12 miesięcy lub odbyć stosowną służbę na statku morskim i posiadać wiedzę na temat funkcjonowania statku; oraz
  - 1.2. spełnić standardy kompetencji dla wydania dyplomu oficera ochrony statku, określone w sekcji A-VI/5 punkty od 1 do 4 kodu STCW.
2. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby każda osoba uznana za odpowiednio wykwalifikowaną stosownie do postanowień niniejszego prawidła otrzymała dyplom.

*Prawidło VI/6***Wymogi minimalne w zakresie instruktażu i szkolenia dotyczącego ochrony statku dla wszystkich członków załogi**

1. Członkowie załogi powinni odbyć szkolenie lub instruktaż obejmujący zapoznanie i świadomość zagadnień związanych z ochroną, względnie instruktaż określony w sekcji A-VI/6 punkty od 1 do 4 kodu STCW oraz spełniać określony tam standard kompetencji.
2. W przypadku gdy świadomość zagadnień związanych z ochroną nie została ujęta w kwalifikacjach wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w szkoleniu w zakresie zagadnień związanych z ochroną.
3. Każde państwo członkowskie porówna normy szkolenia w zakresie ochrony, dla których świadectwa wydano przed wejściem niniejszej dyrektywy w życie, ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-VI/6 punkt 4 kodu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia przez nich kwalifikacji.

**Członkowie załogi z wyznaczonymi obowiązkami w zakresie ochrony**

4. Członkowie załogi, którym wyznaczono obowiązki w zakresie ochrony powinni spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-VI/6 punkty od 6 do 8 kodu STCW.
5. W przypadku gdy szkolenie z wykonywania wyznaczonych obowiązków w zakresie ochrony nie zostało ujęte w kwalifikacjach wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w szkoleniu w dotyczącym wyznaczonych obowiązków związanych z ochroną.
6. Każde państwo członkowskie porówna normy szkolenia w zakresie ochrony, dla których świadectwa wydano przed wejściem niniejszej dyrektywy w życie, ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-VI/6 punkt 8 kodu STCW oraz w miarę potrzeb określi wymóg podniesienia przez nich kwalifikacji.

## ROZDZIAŁ VII

**DYPLOMY ALTERNATYWNE***Prawidło VII/1***Wydawanie dyplomów alternatywnych**

1. Bez względu na wymagania do uzyskania dyplomów, ujętych w rozdziałach II oraz III niniejszego załącznika, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wydawaniu lub zatwierdzeniu wydawania dyplomów innych niż te, które są określone w prawidłach tych rozdziałów, pod warunkiem że:
  - 1.1. poziomy odpowiedzialności oraz związane z nimi funkcje, które mają być wyszczególnione w dyplomach alternatywnych i ich potwierdzeniach, są identyczne jak te, które wymienia się w sekcjach A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 oraz A-IV/2 kodu STCW;
  - 1.2. kandydaci uzyskali odpowiednie wykształcenie i przeszkolenie oraz spełniają standardy kompetencji, zalecane w stosownych sekcjach kodu STCW oraz wyszczególnione w sekcji A-VII/1 niniejszego Kodeksu, odnoszące się do funkcji i zakresu obowiązków określonych w dyplomie oraz w jego potwierdzeniu;

- 1.3. kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego odbyli służbę na statku morskim, odpowiednią do wykonywanych funkcji i zakresu obowiązków określonych w tym dyplomie. Minimalny okres wymaganej służby na statku morskim musi odpowiadać postanowieniom zawartym w rozdziale II i III niniejszego Załącznika. Jednakże minimalny okres wymaganej służby na statku morskim nie może być krótszy od określonego w sekcji A-VII/2 kodu STCW;
  - 1.4. kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego, którzy zgodnie z jego treścią mają wykonywać funkcje nawigacyjne na poziomie operacyjnym, powinni spełniać stosowne wymagania zawarte w przepisach rozdziału IV, dotyczące wyznaczonych obowiązków w zakresie radiokomunikacji zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym; oraz
  - 1.5. dyplomy są wydawane zgodnie z wymaganiami art. 5 i postanowieniami zawartymi w rozdziale VII kodu STCW.
2. Żaden dyplom przewidziany w niniejszym rozdziale nie zostanie wydany, o ile państwo członkowskie nie przekaże Komisji stosownej informacji, zgodnie z konwencją STCW.

*Prawidło VII/2*

**Wydawanie dyplomów członkom załóg**

Każdy członek załogi wykonujący jakąkolwiek funkcję lub szereg funkcji określonych w tabelach A-II/1, A-II/2, A-II/3 lub A-II/4 lub A-II/5 rozdziału II lub w tabelach A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 lub A-III/5 rozdziału III lub A-IV/2 rozdziału IV kodu STCW powinien posiadać odpowiedni dyplom lub odpowiednie świadectwo przeszkolenia, w zależności od wymogów.

*Prawidło VII/3*

**Zasady regulujące wydawanie dyplomów alternatywnych**

1. Każde państwo członkowskie, które zadecyduje o wydawaniu lub o zatwierdzeniu wydawania alternatywnych dyplomów, zapewni przestrzeganie następujących zasad:
  - 1.1. żaden alternatywny system wydawania dyplomów nie zostanie wdrożony, jeśli nie zapewni wysokiego poziomu bezpieczeństwa na morzu i nie będzie oddziaływał zapobiegawczo na zanieczyszczenie środowiska w co najmniej równym stopniu co system opisany w innych rozdziałach; oraz
  - 1.2. wszelkie normy umożliwiające wydawanie dyplomów zgodnie z niniejszym rozdziałem stworzą możliwość wymienialności dyplomów z tymi, które zostały wydane zgodnie z innymi rozdziałami.
2. Zasada wymienialności zawarta w pkt 1 zapewni, że:
  - 2.1. członkowie załóg, którym wydano dyplomy na podstawie postanowień rozdziałów II i/lub III, oraz członkowie załóg, którym wydano dyplom na podstawie postanowień rozdziału VII, są zdolni do pełnienia służby na statkach z tradycyjnymi lub innymi formami organizacji; oraz
  - 2.2. członkowie załóg nie są szkoleni pod kątem szczególnej organizacji pracy statku w taki sposób, który zmniejszałyby możliwość wykorzystania ich umiejętności gdzie indziej.
3. Wydając jakikolwiek dyplom na podstawie niniejszego rozdziału, należy wziąć pod uwagę następujące zasady:
  - 3.1. wydanie alternatywnego dyplomu nie będzie służyć samo w sobie do:
    - 3.1.1. zredukowania liczby członków załogi na statku;
    - 3.1.2. obniżenia kwalifikacji zawodowych lub niewykorzystania w pełni umiejętności członków załogi; lub
    - 3.1.3. uzasadnienia przydziału łączonych obowiązków wachtowego oficera pokładowego i mechanika jednemu posiadaczowi dyplomu podczas dowolnej wachty; oraz
  - 3.2. osoba dowodząca powinna zostać mianowana kapitanem; ponadto wdrożenie jakichkolwiek ustaleń dotyczących wydawania dyplomów alternatywnych nie powinno niekorzystnie wpłynąć na prawną pozycję oraz władzę kapitana i innych członków załogi.
4. Zasady zawarte w pkt 1 i 2 niniejszego prawidła zapewnią utrzymanie kwalifikacji zarówno oficerów pokładowych, jak i oficerów mechaników.”.



## ZAŁĄCZNIK II

Punkt 3 załącznika II otrzymuje brzmienie:

- „3. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, z ewentualnym udziałem zainteresowanego państwa członkowskiego, potwierdziła poprzez ocenę tej strony konwencji STCW, która to ocena może obejmować inspekcję infrastruktury i analizę procedur, że spełnione są wymogi konwencji STCW dotyczące standardów kompetencji, szkolenia, wydawania świadectw oraz norm jakości.”.
-

## ZAŁĄCZNIK III

## „ZAŁĄCZNIK V

**RODZAJ INFORMACJI PRZEKAZYWANYCH KOMISJI DO CELÓW STATYSTYCZNYCH**

1. W przypadku odesłania do niniejszego załącznika przekazuje się następujące informacje określone w sekcji A-I/2 punkt 9 kodu STCW dla wszystkich dyplomów lub potwierdzeń ich wydania, wszystkich potwierdzeń uznania dyplomów wydanych przez inne państwa; w przypadku oznaczenia (\*) przekazanie to następuje w formie zanonimizowanej zgodnie z art. 25a ust. 3:

Dyplomy/potwierdzenia ich wydania:

- niepowtarzalny identyfikator marynarza, jeżeli jest dostępny (\*),
- imię i nazwisko marynarza (\*),
- data urodzenia marynarza,
- obywatelstwo marynarza,
- płeć marynarza,
- numer potwierdzonego dyplomu (\*),
- numer potwierdzenia wydania (\*),
- charakter uprawnień,
- data wydania lub data ostatniego przedłużenia ważności dokumentu,
- data ważności,
- status świadectwa,
- ograniczenia.

Potwierdzenia uznania dyplomów wydanych przez inne państwa:

- niepowtarzalny identyfikator marynarza, jeżeli jest dostępny (\*),
- imię i nazwisko marynarza (\*),
- data urodzenia marynarza,
- obywatelstwo marynarza,
- płeć marynarza,
- państwo wydające oryginalny dyplom,
- oryginalny numer dyplomu (\*),
- numer potwierdzenia uznania dyplomu wydanego przez inne państwo (\*),
- charakter uprawnień,
- data wydania lub data ostatniego przedłużenia ważności dokumentu,
- data ważności,

- status potwierdzenia,
  - ograniczenia.
2. Na zasadzie dobrowolności państwa członkowskie mogą przekazywać informacje dotyczące świadectw przeszkolenia wydanych marynarzom zgodnie z rozdziałami II, III i VII załącznika do konwencji STCW, takie jak:
- niepowtarzalny identyfikator marynarza, jeżeli jest dostępny (\*),
  - imię i nazwisko marynarza (\*),
  - data urodzenia marynarza,
  - obywatelstwo marynarza,
  - płeć marynarza,
  - numer świadectwa przeszkolenia (\*),
  - charakter uprawnień,
  - data wydania lub data ostatniego przedłużenia ważności dokumentu,
  - data ważności,
  - status świadectwa przeszkolenia.”
-









## CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 310 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	840 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

### Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_pl.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm)

**Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.**

**Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>**

