

31968R1017

23.7.1968

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 175/1

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWS) NR 1017/68**z dnia 19 lipca 1968 r.****w sprawie stosowania zasad konkurencji do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75 i 87,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

rozporządzenie Rady nr 141 ⁽³⁾, wyłączające transport spod stosowania rozporządzenia nr 17 Rady, stanowi, że wspomniane rozporządzenie nr 17 ⁽⁴⁾ nie stosuje się do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu, których celem jest ustalenie stawek i warunków w transporcie, ograniczanie lub kontrolowanie podaży usług transportowych lub podział rynków transportowych, jak też nadużywanie pozycji dominującej w rozumieniu art. 86 Traktatu;

dla transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej rozporządzenie (EWG) nr 1002/67 ⁽⁵⁾ mówi, że takie wyłączenie nie będzie wykraczać poza dzień 30 czerwca 1968 r.;

zdefiniowanie zasad konkurencji dla transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej jest częścią wspólnej polityki transportowej i ogólnej polityki gospodarczej;

zasady konkurencji są ustalone z uwzględnieniem charakterystycznych cech transportu;

skoro zasady konkurencji w transporcie odstępują od generalnych zasad konkurencji, trzeba stworzyć przedsiębiorstwom możliwość, aby wiedzieli, jakie przepisy stosować w konkretnych przypadkach;

wraz z przedstawieniem systemu zasad konkurencji w transporcie jest pożądane, by takie zasady stosować jednakowo do wspólnego finansowania lub do zakupu sprzętu do wspólnego świadczenia usług przez grupy przedsiębiorstw, jak też do pewnych działań podmiotów świadczących transportowe usługi pomocnicze, związane z transportem kolejowym, drogowym i żeglugą śródlądową;

aby zapewnić, żeby handel wewnątrz Wspólnoty nie był naruszony oraz żeby konkurencja nie była zakłócona, konieczne jest zakazanie, co do zasady, w tych trzech sektorach transportu, wskazanych wyżej porozumień między przedsiębiorstwami, decyzji związków przedsiębiorstw oraz praktyk uzgodnionych pomiędzy przedsiębiorstwami i wszystkich przypadków nadużywania pozycji dominującej wewnątrz wspólnego rynku, które mogłyby mieć takie skutki;

określone kategorie porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych w transporcie, których celem lub skutkiem jest tylko stosowanie ulepszeń technicznych lub osiągnięcie współpracy technicznej, mogą być wyłączone spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, ponieważ przyczyniają się one do poprawy produktywności; w świetle doświadczeń związanych ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia Rada może, na wniosek Komisji, zmienić listę takich typów porozumień;

aby ulepszenia takie mogły przyspieszyć zmiany w dosyć rozproszony strukturze transportu drogowego i żeglugi śródlądowej, spod zakazu porozumień ograniczających powinny być wyłączone porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione, zapewniające tworzenie i działanie grup przedsiębiorstw w tych dwóch sektorach transportu, których celem jest prowadzenie działalności transportowej, wliczając w to wspólne finansowanie i zakup sprzętu dla wspólnego świadczenia usług; takie generalne wyłączenie może być przyznane pod warunkiem, że całkowita zdolność przewozowa ugrupowania nie przekroczy określonych limitów, tak ustalonych, aby zapewnić, żeby żadne przedsiębiorstwo nie posiadało pozycji dominującej wewnątrz ugrupowania; Komisja musi posiadać uprawnienie do interwencji, jeśli w szczególnych przypadkach porozumienia takie wywołują skutek niezgodny z warunkami, na mocy których porozumienia ograniczające konkurencję mogą być uznane za legalne, a tym samym stanowić nadużycie wyłączenia; fakt, że ugrupowanie ma całkowitą zdolność przewozową większą niż ustalone maksimum lub nie może domagać się generalnego

⁽¹⁾ Dz.U. 205 z 11.12.1964, str. 3505/64.

⁽²⁾ Dz.U. 103 z 12.6.1965, str. 1792/65.

⁽³⁾ Dz.U. 124 z 28.11.1962, str. 2751/62.

⁽⁴⁾ Dz.U. 13 z 21.2.1962, str. 204/62.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 306 z 16.12.1967, str. 1.

wyłączenia z powodu indywidualnej zdolności przewozowej przedsiębiorstwa należącego do ugrupowania, nie stanowi jednak przeszkody dla ugrupowania do podjęcia legalnego porozumienia, decyzji lub praktyki uzgodnionej, jeśli spełnia ono warunki niniejszego rozporządzenia;

w przypadku gdy porozumienia, decyzje lub praktyki uzgodnione przyczyniają się do poprawy jakości usług transportowych lub do promocji większej stabilności i ciągłości w zaspokajaniu potrzeb na rynku, gdzie popyt i podaż mogą być narażone na tymczasowe wahania, lub do zwiększenia produktywności przedsiębiorstw czy też do wzrostu postępu technicznego bądź ekonomicznego, musi być możliwe stwierdzenie, że zakaz nie ma zastosowania, z zastrzeżeniem wszakże, że porozumienia, decyzje lub praktyki uzgodnione uczciwie uwzględniają interesy użytkowników transportu i że nie nakładają na przedsiębiorstwa żadnych ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia powyższych celów ani nie umożliwiają przedsiębiorstwom wyeliminowanie konkurencji na istotnej części rynku;

do czasu aż Rada, zgodnie ze wspólną polityką transportową, przedstawi odpowiednie środki dla zapewnienia stabilności rynku transportowego i pod warunkiem że uzna ona, że istnieje stan kryzysu, jest pożądane, żeby Rada zalegalizowała porozumienia zawierane na danym rynku, które są konieczne w celu zredukowania zakłóceń wynikających ze struktury rynku transportowego;

w przypadku transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej jest pożądane, żeby Państwa Członkowskie ani nie wprowadzały, ani nie utrzymywały w mocy środków sprzecznych z niniejszym rozporządzeniem, dotyczących przedsiębiorstw publicznych lub przedsiębiorstw, którym przyznano prawa specjalne lub wyłączne; jest także pożądane, aby przedsiębiorstwa, którym powierza się świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, podlegały przepisom niniejszego rozporządzenia o tyle, o ile stosowanie tych przepisów nie przeszkadza, pod względem prawnym i faktycznym, realizacji poszczególnych, przypisanych im zadań, zawsze z zastrzeżeniem, że rozwój wymiany handlowej nie będzie naruszony w takim zakresie, jaki byłby sprzeczny z interesami Wspólnoty; Komisja musi posiadać uprawnienia do badania, czy zasady te są stosowane, i do kierowania w tym celu do Państw Członkowskich stosownych dyrektyw lub decyzji;

szczegółowe zasady stosowania podstawowych zasad niniejszego rozporządzenia muszą być tak określone, aby nie tylko zapewniały efektywny nadzór w warunkach uproszczonej procedury administracyjnej, ale także aby zaspakajały potrzeby przedsiębiorstw w zakresie bezpieczeństwa prawnego;

to przede wszystkim same przedsiębiorstwa powinny ocenić, czy dominującymi skutkami ich porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych są ograniczenia konkurencji, czy też korzyści ekonomiczne stanowiące usprawiedliwienie tych ograniczeń, i zdecydować, na własną odpowiedzialność, czy takie porozumienia, decyzje lub praktyki uzgodnione są nielegalne czy legalne;

przedsiębiorstwa powinny móc zawierać lub wykonywać porozumienia bez ich zgłaszania; jednakże naraża to takie porozumienia na ryzyko uznania ich za nieważne ze skutkiem wstecznym; porozumienia takie mogą być badane na podstawie skargi bądź z własnej inicjatywy Komisji, w wyniku czego mogą być uznane za legalne także z mocą wsteczną;

przedsiębiorstwa, w pewnych przypadkach, mogą pragnąć pomocy od właściwych organów w celu zapewnienia, żeby ich porozumienia, decyzje lub praktyki uzgodnione były zgodne z niniejszymi zasadami; w tym celu przedsiębiorstwom trzeba udostępnić procedurę, w ramach której mogą oni składać wnioski do Komisji, a streszczenie każdego wniosku jest publikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*, co umożliwi tym samym zainteresowanym stronom trzecim przedłożenie ich komentarzy dotyczących tych porozumień; w przypadku braku skarg ze strony Państw Członkowskich lub zainteresowanych stron trzecich i jeśli Komisja nie zawiadomi wnioskodawców w przeciągu określonego czasu, że istnieją poważne wątpliwości co do legalności tych porozumień, to takie porozumienie powinno być uznane za wyłączone spod zakazu na okres, który już upłynął, i na dalsze trzy lata;

ze względu na wyjątkową naturę porozumień koniecznych do zmniejszenia zakłóceń wynikających ze struktury rynku transportowego, w przypadku stwierdzenia przez Radę stanu kryzysowego przedsiębiorstwa, które chcą uzyskać zezwolenie na takie porozumienia, muszą zgłosić je Komisji; w przypadku gdy takie zezwolenie skutkuje od dnia, w którym je przyznano, wtedy okres ważności tego zezwolenia nie powinien przekro-

czyć trzech lat od stwierdzenia przez Radę stanu kryzysowego; odnowienie zezwolenia powinno być uzależnione od ponownego stwierdzenia stanu kryzysowego przez Radę; w każdym przypadku zezwolenie traci ważność nie później niż sześć miesięcy od momentu wprowadzenia przez Radę odpowiednich środków dla zapewnienia stabilności rynku transportowego;

aby zapewnić jednolite stosowanie zasad konkurencji wewnątrz wspólnego rynku transportowego, muszą być stworzone zasady, zgodnie z którymi Komisja, działając w ciągłym i bliskim kontakcie z właściwymi organami Państw Członkowskich, będzie mogła podejmować środki niezbędne dla stosowania takich zasad konkurencji;

w tym celu Komisja musi współpracować z właściwymi organami Państw Członkowskich i musi być uprawniona do żądania takich informacji i prowadzenia takich kontroli na obszarze całego wspólnego rynku, jakie są konieczne dla ujawnienia zakazanych niniejszym rozporządzeniem porozumień, decyzji, praktyk uzgodnionych lub nadużycia pozycji dominującej;

jeśli, przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia do konkretnego przypadku, Państwo Członkowskie jest zdania, że dotyczy to podstawowej kwestii wspólnej polityki transportowej, to kwestia ta powinna być zbadana przez Radę; ponadto, powinno być możliwe skierowanie do zbadania przez Radę każdego problemu ogólnego zaistniałego przy stosowaniu polityki konkurencji w transporcie; musi być ustalona procedura, która zapewni, że każda decyzja dotycząca zastosowania niniejszego rozporządzenia w konkretnym przypadku będzie podjęta przez Komisję tylko wtedy, jeśli problem ogólny zostanie zbadany przez Radę;

aby zapewnić, że przepisy niniejszego rozporządzenia są stosowane, Komisja musi być uprawniona do kierowania do przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw zaleceń i decyzji w celu zaprzestania naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia, zakazującego określonych porozumień, decyzji lub praktyk;

zgodność z zakazami ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu i spełnienie obowiązków nałożonych przez to rozporządzenie na przedsiębiorstwa i związki przedsiębiorstw muszą być egzekwowane za pomocą kar pieniężnych lub okresowych kar pieniężnych;

przedsiębiorstwom, których to dotyczy, musi być zagwarantowane prawo bycia wysłuchanym przez Komisję, a strony trzecie, których interesów decyzja może dotyczyć, muszą mieć możliwość zgłoszenia wobec niej swoich uwag; trzeba zapewnić, żeby informacja o podjęciu decyzji była szeroko upowszechniona;

jest pożądane, aby przyznać Trybunałowi Sprawiedliwości, na mocy art. 172, nieograniczoną jurysdykcję w stosunku do decyzji, na mocy których Komisja nakłada kary pieniężne lub okresowe kary pieniężne;

jest wskazane, aby na sześć miesięcy od dnia publikacji niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* wstrzymać wejście w życie zakazu ustanowionego w tym rozporządzeniu w stosunku do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych, w celu ułatwienia przedsiębiorstwom dostosowania działań, tak aby były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia;

na podstawie dyskusji z państwami trzecimi, sygnatariuszami Poprawionej Konwencji Nawigacji na Renie, w stosownym terminie po zakończeniu tych dyskusji niniejsze rozporządzenie jako całość powinno być zmienione w świetle zobowiązań wynikających z Poprawionej Konwencji Nawigacji na Renie;

rozporządzenie powinno być zmienione tam, gdzie okaże się to konieczne w świetle trzyletniego doświadczenia w zakresie jego stosowania; trzeba będzie przede wszystkim rozważyć, czy, z punktu widzenia rozwoju wspólnej polityki transportowej w ciągu tego okresu, zakres tego rozporządzenia powinien być poszerzony o porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione i o przypadki nadużycia pozycji dominującej, niewpływające na handel pomiędzy Państwami Członkowskimi,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Postanowienia ogólne

Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do wszelkich porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej, których celem lub skutkiem jest ustalanie stawek transportowych i warunków transportu, ograniczanie lub kontrola podaży usług transportowych, podział rynku usług transportowych, stosowanie usprawnień lub współpracy technicznej lub wspólne finansowanie albo zakup sprzętu transportowego lub świadczenie usługi transportowych, jeżeli takie działania bezpośrednio dotyczą świadczenia usług transportowych i są niezbędne dla wspólnego świadczenia usług przez ugrupowanie, w rozumieniu art. 4, przedsiębiorstw transportu drogowego lub żegludgi śródlądowej, oraz do wykorzystywania pozycji dominującej na rynku usług transportowych. Przepisy te mają również zastosowanie do działalności przedsiębiorstw świadczących usługi pomocnicze dla transportu, które mają cele lub skutki wskazane powyżej.

Artykuł 2

Zakaz stosowania praktyk ograniczających

Z zastrzeżeniem przepisów art. 3–6, zakazane są, jako niezgodne ze wspólnym rynkiem, bez wymogu uzyskania wcześniejszej decyzji w tym względzie: wszelkie porozumienia między przedsiębiorstwami, decyzje związków przedsiębiorstw oraz praktyki uzgodnione, które mogą mieć wpływ na handel między Państwami Członkowskimi, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji na wspólnym rynku, a w szczególności takie, które:

- a) bezpośrednio lub pośrednio ustalają stawki i warunki transportu lub jakiegokolwiek inne warunki transakcji;
- b) ograniczają lub kontrolują podaż usług transportowych, rynek, rozwój techniczny lub inwestycje;
- c) dokonują podziału rynków transportowych;
- d) stosują wobec partnerów handlowych nierówne warunki do świadczeń równoważnych i stwarzają im przez to niekorzystne warunki konkurencji;
- e) uzależniają zawarcie kontraktów od przyjęcia przez partnerów zobowiązań dodatkowych, które, ze względu na swój charakter lub zwyczaj handlowe, nie mają żadnego związku ze świadczeniem usług transportowych.

Artykuł 3

Wyłączenia porozumień technicznych

1. Zakazu określonego w art. 2 nie stosuje się do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych, których celem lub skutkiem jest stosowanie technicznych usprawnień lub współpraca techniczna, poprzez:

- a) standaryzację sprzętu, usług transportowych, pojazdów i stałych instalacji;
- b) wymianę lub łączenie, w celu świadczenia usług transportowych, personelu, sprzętu, pojazdów i stałych instalacji;
- c) organizację i realizację sukcesywnych, uzupełniających, substytucyjnych lub kombinowanych usług transportowych oraz ustalanie i stosowanie zryczałtowanych stawek i warunków odnośnie do takich usług, w tym specjalnych stawek konkurencyjnych;
- d) korzystanie w przewozach jednym środkiem transportu z tras, które są najbardziej racjonalne z punktu widzenia eksploatacji;
- e) koordynację rozkładów jazdy na łączących się trasach;
- f) łączenie pojedynczych przesyłek;

- g) ustanawianie jednolitych zasad odnośnie do struktury taryf i warunków ich stosowania, z zastrzeżeniem, że zasady te nie określają stawek i warunków transportowych.

2. Komisja, w stosownych okolicznościach, przedstawi Radzie propozycje odnośnie do rozszerzenia lub ograniczenia listy określonej w ust. 1.

Artykuł 4

Wyłączenia dla małych i średnich przedsiębiorstw

1. Porozumienia, decyzje i praktyki uzgodnione, określone w art. 2, wyłączone są spod zakazu określonego w tym artykule, jeżeli mają na celu:

- tworzenie i prowadzenie działalności przez ugrupowania przedsiębiorstw transportu drogowego i żeglugi śródlądowej w celu prowadzenia działalności transportowej,
- wspólne finansowanie lub nabywanie sprzętu lub usług transportowych, jeżeli te działania bezpośrednio dotyczą świadczenia usług transportowych i są niezbędne dla wspólnej działalności wyżej wymienionych ugrupowań,

w każdym wypadku z zastrzeżeniem, że łączna zdolność przewozowa jakiegokolwiek ugrupowania nie przekracza:

- 10 000 ton metrycznych w przypadku transportu drogowego,
- 500 000 ton metrycznych w przypadku żeglugi śródlądowej.

Zdolność przewozowa każdego z przedsiębiorstw należących do ugrupowania nie może przekraczać 1 000 ton metrycznych w przypadku transportu drogowego lub 50 000 ton metrycznych w przypadku żeglugi śródlądowej.

2. Jeżeli stosowanie jakiegokolwiek porozumienia, decyzji lub praktyki uzgodnionej, określonej w ust. 1, w danym przypadku powoduje skutki niezgodne z wymaganiami art. 5 i stanowi naruszenie wyłączenia spod przepisów art. 2, można żądać usunięcia tych skutków przez przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw.

Artykuł 5

Uznanie niestosowalności zakazu

Zakaz art. 2 może być uznany za niemający zastosowania, z mocą wsteczną, wobec:

- wszelkich porozumień lub kategorii porozumień między przedsiębiorstwami,
- wszelkich decyzji lub kategorii decyzji związków przedsiębiorstw,

— wszelkich praktyk uzgodnionych lub kategorii praktyk uzgodnionych,

— które przyczyniają się do:

— poprawy jakości usług transportowych,

— zapewnienia większej ciągłości i stabilności w zaspokajaniu potrzeb na usługi transportowe na rynkach, na których występują znaczne okresowe wahania popytu i podaży,

— zwiększenia produktywności przedsiębiorstw,

— wzrostu postępu technicznego lub gospodarczego,

oraz jednocześnie uczciwie uwzględniają interesy użytkowników transportu oraz:

- a) nie nakładają na przedsiębiorstwa żadnych ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia powyższych celów;
- b) nie stwarzają takim przedsiębiorstwom możliwości eliminacji konkurencji na znacznej części danego rynku transportowego.

Artykuł 6

Porozumienia mające na celu zmniejszenie zakłóceń wynikających ze struktury rynku transportowego

1. Do czasu wprowadzenia przez Radę w ramach realizacji wspólnej polityki transportowej stosownych środków w celu zapewnienia stabilnego rynku transportowego zakaz określony w art. 2 może zostać uznany za niemający zastosowania wobec jakiegokolwiek porozumienia, decyzji lub praktyki uzgodnionej, które przyczyniają się do zmniejszenia zakłóceń na danym rynku.

2. Decyzja w sprawie niestosowania zakazu określonego w art. 2, podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 14, nie może zostać przyjęta do czasu, gdy Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, lub, jeżeli jakiegokolwiek Państwo Członkowskie uważa, że warunki określone w art. 75 ust. 3 Traktatu są spełnione, stanowiąc jednomyślnie, stwierdzi, na podstawie sprawozdania Komisji, że występuje stan kryzysowy na całym rynku transportowym lub jego części.

3. Nie naruszając przepisów ust. 2, zakaz określony w art. 2 może zostać uznany za niemający zastosowania tylko wtedy, gdy:

- a) dane porozumienie, decyzja lub praktyka uzgodniona nie nakłada na określone przedsiębiorstwa jakiegokolwiek ograniczenia, które nie jest niezbędne dla zmniejszenia zakłóceń; oraz
- b) nie stwarza takim przedsiębiorstwom możliwości eliminacji konkurencji na znacznej części danego rynku transportowego.

Artykuł 7

Nieważność umów i decyzji

Wszelkie umowy lub decyzje zakazane na podstawie powyższych przepisów są nieważne.

Artykuł 8

Zakaz nadużywania pozycji dominującej

Wszelkie nadużycia przez jedno lub więcej przedsiębiorstw pozycji dominującej na wspólnym rynku lub jego znacznej części są zakazane jako niezgodne ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim mogłyby one wpłynąć na handel między Państwami Członkowskimi.

Takie nadużycie może polegać w szczególności na:

- a) bezpośrednim lub pośrednim narzucaniu niesłusznych stawek lub warunków transportowych;
- b) ograniczaniu podaży transportu, rynków lub rozwoju technicznego na niekorzyść użytkowników;
- c) stosowanie wobec partnerów handlowych nierównych warunków do świadczeń równoważnych, stwarzając im przez to niekorzystne warunki konkurencji;
- d) uzależnianie zawarcia kontraktów od przyjęcia przez partnerów dodatkowych zobowiązań, które ze względu na swój charakter lub zwyczaje handlowe nie mają związku ze świadczeniem usług transportowych.

Artykuł 9

Przedsiębiorstwa publiczne

1. W przypadku przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw, którym Państwa Członkowskie przyznały prawa specjalne lub wyłączne, Państwa Członkowskie nie będą wprowadzały ani utrzymywały w mocy jakichkolwiek środków sprzecznych z przepisami powyższych artykułów.

2. Przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym podlegają przepisom powyższych artykułów w zakresie, w jakim stosowanie tych przepisów nie stanowi prawnej lub faktycznej przeszkody w wykonywaniu poszczególnych zadań im powierzonych. Rozwój handlu nie może być naruszony w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Wspólnoty.

3. Komisja czuwa nad stosowaniem przepisów niniejszego artykułu i, w miarę potrzeby, kieruje stosowne dyrektywy lub decyzje dla Państw Członkowskich.

Artykuł 10

Postępowanie ze skargi lub z inicjatywy własnej Komisji

Po otrzymaniu skargi lub z własnej inicjatywy Komisja wszczyna postępowanie w sprawie zaniechania naruszania art. 2 lub art. 8, jak również w celu wprowadzenia w życie art. 4 ust. 2.

Skargi mogą być wnoszone przez:

- a) Państwa Członkowskie;
- b) osoby fizyczne lub prawne, mające w tym uzasadniony interes.

Artykuł 11

Wyniki postępowania ze skargi lub z inicjatywy własnej Komisji

1. W przypadku gdy Komisja stwierdzi naruszenie art. 2 lub art. 8, może w formie decyzji zażądać, aby przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw, których to dotyczy, zaniechały takich naruszeń.

Nie naruszając innych przepisów niniejszego rozporządzenia, Komisja, przed podjęciem decyzji na wymienionej wyżej podstawie, może skierować do przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw, których to dotyczy, zalecenia w sprawie zaprzestania naruszania.

2. Ust. 1 stosuje się również do przypadków objętych art. 4 ust. 2.

3. Jeżeli Komisja, działając na podstawie otrzymanego wniosku, stwierdzi, że w świetle przedstawionych dowodów nie ma podstaw do interwencji na mocy art. 2, art. 4 ust. 2 lub art. 8 odnośnie do jakichkolwiek porozumień, decyzji lub praktyk uzgodnionych, wyda decyzję oddalającą wniosek jako bezzasadny.

4. Jeżeli Komisja, działając zarówno na podstawie otrzymanego wniosku lub z własnej inicjatywy, stwierdzi, że porozumienie, decyzja lub praktyka uzgodniona wyczerpuje przepisy zarówno art. 2, jak i art. 5, wyda decyzję na podstawie art. 5. Decyzja określa datę, od której jest skuteczna. Data ta może być datą wcześniejszą od daty decyzji.

Artykuł 12

Stosowanie art. 5 – procedura sprzeciwu

1. Przedsiębiorstwa i związki przedsiębiorstw, które domagają się zastosowania art. 5 w stosunku do porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych objętych przepisami art. 2, których są stronami, mogą wystąpić z wnioskiem do Komisji.

2. Jeżeli Komisja uzna wniosek za dopuszczalny i posiada wszystkie dostępne dowody, a żadne działania na podstawie art. 10 nie zostały podjęte przeciwko porozumieniu, decyzji lub praktyce uzgodnionej, której to dotyczy, opublikuje w możliwie szybkim terminie w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* streszczenie wniosku i wezwie wszystkie zainteresowane strony trzecie do złożenia uwag do Komisji w terminie trzydziestu dni. Taka publikacja powinna uwzględniać uzasadnione interesy przedsiębiorstw w zakresie ich tajemnic handlowych.

3. Jeżeli Komisja nie zawiadomi wnioskodawców w terminie dziewięćdziesięciu dni od daty takiej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* o tym, że istnieją poważne zastrzeżenia odnośnie do zastosowania art. 5, to porozumienie, decyzja lub praktyka uzgodniona uznane będą za wyłączone spod zakazu w zakresie, w jakim odpowiadają charakterystyce podanej we wniosku, w okresie, który już upłynął, i przez okres maksymalnie trzech lat od daty publikacji w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Jeżeli Komisja stwierdzi po upływie terminu dziewięćdziesięciu dni, ale przed upływem okresu trzech lat, że warunki zastosowania art. 5 nie są spełnione, wyda decyzję stwierdzającą, że zakaz z art. 2 stosuje się. Taka decyzja może mieć skutek wsteczny, jeżeli zainteresowane strony podały nieprawdziwe informacje lub jeżeli nadużyły wyłączenia spod przepisów art. 2.

4. Jeżeli, w terminie dziewięćdziesięciu dni, Komisja zawiadomi wnioskodawców zgodnie z ust. 3 akapit pierwszy, to zbada, czy spełnione zostały warunki określone w przepisach art. 2 i art. 5.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że warunki określone w przepisach art. 2 i art. 5 zostały spełnione, to wyda decyzję na podstawie art. 5. Decyzja określa datę, od której jest skuteczna. Data ta może być datą wcześniejszą od daty wniosku.

Artykuł 13

Okres obowiązywania i cofnięcie decyzji stosujących art. 5

1. Każda decyzja stosująca art. 5, podjęta na podstawie art. 11 ust. 4 lub zdania drugiego art. 12 ust. 4, określa okres, w którym jest ważna; zazwyczaj okres ten jest nie krótszy niż sześć lat. Decyzja ta może być połączona z warunkami lub obowiązkami.

2. Decyzja może być odnowiona, jeżeli przesłanki stosowania art. 5 są w dalszym ciągu spełniane.

3. Komisja może cofnąć lub zmienić swoją decyzję lub zakazać określonych działań stron:

- a) w przypadku gdy zmieniły się jakiegokolwiek okoliczności faktyczne, które miały istotne znaczenie dla podjęcia decyzji;
- b) w przypadku gdy strony naruszyły jakiegokolwiek obowiązek połączony z decyzją;
- c) w przypadku gdy decyzja była oparta na nieprawdziwych informacjach lub została uzyskana na skutek podstępny;
- d) w przypadku gdy strony nadużyły wyłączenia spod przepisów art. 2 przyznanego im na podstawie decyzji.

W przypadkach określonych w lit. b), c) lub d) decyzja może zostać cofnięta ze skutkiem wstecznym.

Artykuł 14

Decyzje o zastosowaniu art. 6

1. Każde porozumienie, decyzja lub praktyka uzgodniona objęta art. 2, odnośnie do której strony domagają się zastosowania art. 6, muszą być zgłoszone Komisji.
2. Każda decyzja Komisji o zastosowaniu art. 6 wywiera skutek dopiero od dnia jej podjęcia. Określa ona okres, w którym obowiązuje. Okres ten nie przekracza trzech lat od dnia stwierdzenia przez Radę stanu kryzysowego zgodnie z art. 6 ust. 2.
3. Decyzja taka może być odnowiona przez Komisję, jeżeli Rada ponownie stwierdzi na podstawie procedury określonej w art. 6 ust. 2, że istnieje stan kryzysowy oraz jeżeli inne warunki określone w art. 6 w dalszym ciągu będą spełnione.
4. Decyzja ta może być połączona z warunkami lub obowiązkami.
5. Decyzja Komisji przestaje obowiązywać nie później niż sześć miesięcy od zastosowania środków określonych w art. 6 ust. 1.
6. Przepisy art. 13 ust. 3 mają zastosowanie.

Artykuł 15

Kompetencje

Z zastrzeżeniem kontroli decyzji Komisji przez Trybunał Sprawiedliwości, jest ona wyłącznie właściwa w sprawach:

- nakładania obowiązków na podstawie art. 4 ust. 2,
- wydawania decyzji na podstawie art. 5 i 6.

Władze Państw Członkowskich zachowują kompetencje do decydowania, czy jakakolwiek sprawa podlega przepisom art. 2 lub art. 8 do czasu rozpoczęcia postępowania przez Komisję w celu podjęcia decyzji w danej sprawie lub skierowania zawiadomienia zgodnie z art. 12 ust. 3 akapit pierwszy.

Artykuł 16

Współpraca z władzami Państw Członkowskich

1. Komisja prowadzi postępowania określone w niniejszym rozporządzeniu w bliskiej i stałej współpracy z właściwymi władzami Państw Członkowskich; władze te mają prawo do wyrażania swoich opinii na temat takich postępowań.

2. Komisja niezwłocznie przekaze właściwym władzom Państw Członkowskich kopie skarg i wniosków oraz najważniejszych dokumentów wysłanych do niej lub wysłanych przez nią w trakcie takich postępowań.

3. Przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji w rezultacie postępowania na podstawie art. 10 lub decyzji na podstawie zdania drugiego art. 12 ust. 3 lub na podstawie zdania drugiego ust. 4 tego samego artykułu lub na podstawie art. 14 ust. 2 lub 3 należy zasięgnąć opinii Komitetu Doradczego ds. Porozumień Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących w Transporcie. Należy zasięgnąć opinii Komitetu Doradczego również przed wydaniem przepisów wykonawczych określonych w art. 29.

4. Komitet Doradczy składa się z urzędników posiadających wiedzę w zakresie porozumień ograniczających konkurencję i nadużywania pozycji dominującej w transporcie. Każde Państwo Członkowskie mianuje dwóch urzędników, którzy je reprezentują, z których każdy, w przypadku niemożliwości uczestniczenia, może być zastąpiony przez innego urzędnika.

5. Zasięgnięcie opinii następuje na wspólnym posiedzeniu zwoływanym przez Komisję; takie posiedzenie odbywa się najwcześniej czternaście dni od daty wysłania zawiadomienia o zwołaniu posiedzenia. Takie zawiadomienie, odnośnie do każdej rozpatrywanej sprawy, zawiera streszczenie sprawy wraz ze wskazaniem najważniejszych dokumentów oraz wstępny projekt decyzji.

6. Komitet Doradczy może wydać opinię bez względu na nieobecność któregośkolwiek z jego członków lub ich zastępców. Sprawozdanie z wyników procedury zasięgnięcia opinii załącza się do projektu decyzji. Nie może on zostać ujawniony.

*Artykuł 17***Rozpatrywanie przez Radę kwestii podstawowych dotyczących wspólnej polityki transportowej wynikających z określonych spraw**

1. Komisja nie podejmie decyzji, odnośnie do której obowiązkowe jest zasięgnięcie opinii przewidziane w art. 16, przed upływem dwudziestu dni od dnia wydania opinii przez Komitet Doradczy.

2. Przed upływem terminu określonego w ust. 1 każde Państwo Członkowskie może zażądać zwołania posiedzenia Rady w celu zbadania razem z Komisją jakiegokolwiek kwestii podstawowej związanej ze wspólną polityką transportową, która zdaniem tego Państwa Członkowskiego dotyczy sprawy będącej przedmiotem danej decyzji.

Rada zbiera się w terminie trzydziestu dni od dnia przedstawienia wniosku zainteresowanego Państwa Członkowskiego wyłącznie w celu rozpatrzenia takich kwestii podstawowych.

Komisja nie może podjąć decyzji do czasu odbycia posiedzenia Rady.

3. Ponadto, Rada może w każdym czasie na wniosek Państwa Członkowskiego lub Komisji rozpatrywać problemy ogólne wynikające z realizacji polityki konkurencji w sektorze transportu.

4. We wszystkich przypadkach, w których żądano zwołania posiedzenia Rady w celu rozpatrzenia kwestii podstawowych na podstawie ust. 2 lub problemów ogólnych na podstawie ust. 3, Komisja, do celów niniejszego rozporządzenia, uwzględni wytyczne polityczne wynikające z tych posiedzeń.

*Artykuł 18***Badania w sektorze transportu**

1. Jeżeli występujące w transporcie tendencje, zmiany lub brak elastyczności stawek transportowych bądź inne okoliczności wskazują, że konkurencja w transporcie jest ograniczana lub zakłócana na wspólnym rynku w określonych regionach geograficznych lub na jednej lub więcej trasach przewozów lub odnośnie do przewozów pasażerów lub towarów należących do jednej lub więcej określonych grup, Komisja może podjąć decyzję o przeprowadzeniu ogólnego badania sektora, którego to dotyczy, i zażądać od działających w tym sektorze przedsiębiorstw transportowych dostarczenia informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji zasad określonych w art. 2–8.

2. Przy prowadzeniu badań zgodnie z ust. 1 Komisja zażąda od przedsiębiorstw lub grup przedsiębiorstw, których wielkość

sugeruje, że zajmują dominującą pozycję na wspólnym rynku lub jego znacznej części, dostarczenia szczegółowych informacji o strukturze przedsiębiorstw i ich działalności, niezbędnych do oceny ich pozycji w świetle przepisów art. 8.

3. Art. 16 ust. 2–6 oraz art. 17, 19, 20 i 21 mają zastosowanie.

*Artykuł 19***Żądanie informacji**

1. Komisja, wykonując zadania powierzone jej na mocy niniejszego rozporządzenia, może uzyskiwać wszystkie niezbędne informacje od rządów i właściwych organów Państw Członkowskich oraz od przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw.

2. W przypadku skierowania żądania udzielenia informacji do przedsiębiorstwa lub związku przedsiębiorstw Komisja wysyła równocześnie kopię żądania do właściwego organu Państwa Członkowskiego, na którego terytorium znajduje się siedziba przedsiębiorstwa.

3. W swoim żądaniu Komisja podaje podstawę prawną i cel żądania oraz kary przewidziane w art. 22 ust. 1 lit. b) za dostarczanie nieprawdziwych informacji.

4. Do udzielenia żądanych informacji zobowiązani są właściciele przedsiębiorstw lub ich pełnomocnicy oraz, w przypadku osób prawnych, spółek lub związków niemających osobowości prawnej, osoby upoważnione do ich reprezentowania z mocy prawa lub przez ich akty założycielskie.

5. W przypadku gdy przedsiębiorstwo lub związek przedsiębiorstw nie udzielił danych informacji w terminie wyznaczonym przez Komisję lub udzielił informacji niepełnych, Komisja zażąda informacji w formie decyzji. Decyzja określa, jakie informacje są wymagane, wyznacza stosowny termin, w którym informacje te powinny być udzielone, oraz wskazuje kary przewidziane w art. 22 ust. 1 lit. b) oraz art. 23 ust. 1 lit. c), oraz informuje o prawie poddania decyzji kontroli Trybunału Sprawiedliwości.

6. Komisja przekazuje jednocześnie kopię swojej decyzji do właściwego organu Państwa Członkowskiego, na którego terytorium znajduje się siedziba przedsiębiorstwa lub związku przedsiębiorstw.

Artykuł 20

Kontrole prowadzone przez organy Państw Członkowskich

1. Na żądanie Komisji właściwe organy Państw Członkowskich przeprowadzają kontrole, które Komisja uważa za niezbędne na podstawie art. 21 ust. 1 lub które nakazała w decyzji wydanej na podstawie art. 21 ust. 3. Urzędnicy właściwych organów Państw Członkowskich odpowiedzialni za przeprowadzenie tych kontroli wykonują swoje uprawnienia na podstawie pisemnego upoważnienia wydanego przez właściwy organ Państwa Członkowskiego, na którego terytorium kontrola ma być przeprowadzona. Takie upoważnienie określa przedmiot i cel postępowania.

2. Na wniosek Komisji lub właściwego organu Państwa Członkowskiego, na którego terytorium ma być przeprowadzona kontrola, urzędnicy Komisji mogą pomagać urzędnikom tego organu w wykonywaniu ich obowiązków.

Artykuł 21

Kompetencje kontrolne Komisji

1. Przy wykonywaniu zadań przyznanych niniejszym rozporządzeniem Komisja może przeprowadzić wszelkie niezbędne kontrole w przedsiębiorstwach i związkach przedsiębiorstw.

W tym zakresie upoważnieni urzędnicy Komisji są uprawnieni do:

- a) badania ksiąg i innych dokumentów handlowych;
- b) wykonywania kopii lub wyciągów z ksiąg i dokumentów handlowych;
- c) żądania ustnych wyjaśnień na miejscu;
- d) wstępu do pomieszczeń, na teren i do pojazdów przedsiębiorstw.

2. Urzędnicy Komisji upoważnieni do przeprowadzenia takich kontroli wykonują swoje uprawnienia po przedstawieniu pisemnego upoważnienia wskazującego przedmiot i cel kontroli oraz kary określone w art. 22 ust. 1 lit. c) na wypadek, gdyby przedstawione księgi i inne dokumenty handlowe były niepełne.

W stosownym czasie przed rozpoczęciem kontroli Komisja informuje właściwy organ Państwa Członkowskiego, na którego terytorium kontrola ma być przeprowadzona, o kontroli i o tożsamości upoważnionych urzędników.

3. Przedsiębiorstwa i związki przedsiębiorstw są zobowiązane tolerować kontrole nakazane decyzją Komisji. Decyzja

określa przedmiot i cel kontroli, wyznacza datę rozpoczęcia kontroli i wskazuje kary przewidziane w art. 22 ust. 1 lit. c) i art. 23 ust. 1 lit. d) oraz informuje o prawie poddania decyzji kontroli Trybunału Sprawiedliwości.

4. Komisja podejmuje decyzje określone w ust. 3 po zasięgnięciu opinii właściwego organu Państwa Członkowskiego, na którego terytorium ma być przeprowadzona kontrola.

5. Urzędnicy właściwych władz Państwa Członkowskiego, na którego terytorium ma być przeprowadzona kontrola, mogą, na wniosek tego organu lub Komisji, pomagać urzędnikom Komisji w wykonywaniu ich obowiązków.

6. Jeżeli przedsiębiorstwo sprzeciwia się przeprowadzeniu kontroli nakazanej na podstawie niniejszego artykułu, zainteresowane Państwo Członkowskie udzieli niezbędnej pomocy urzędnikom upoważnionym przez Komisję w celu umożliwienia przeprowadzenia takiej kontroli. Państwa Członkowskie, po zasięgnięciu opinii Komisji, podejmą w tym celu niezbędne środki przed dniem 1 stycznia 1970 r.

Artykuł 22

Kary pieniężne

1. Komisja może, w formie decyzji, nałożyć na przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw kary pieniężne od stu do pięćdziesięciu tysięcy jednostek rozliczeniowych, w przypadku gdy umyślnie lub na skutek niedbalstwa:

- a) dostarczyły one nieprawdziwych lub wprowadzających w błąd informacji we wniosku określonym w art. 12 lub w zawiadomieniu określonym w art. 14;
- b) dostarczyły one nieprawdziwych informacji w odpowiedzi na żądanie określone w art. 18 lub art. 19 ust. 3 lub 5 lub nie dostarczyły informacji w terminie wyznaczonym w decyzji podjętej na podstawie art. 19 ust. 5;
- c) przedstawiły żądane księgi lub inne dokumenty handlowe w formie niepełnej w trakcie kontroli prowadzonej na podstawie art. 20 lub 21, lub nie tolerują kontroli nakazanej w decyzji wydanej w wykonaniu art. 21 ust. 3.

2. Komisja może, w formie decyzji, nałożyć na przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw kary pieniężne od jednego tysiąca do jednego miliona jednostek rozliczeniowych lub w kwocie wyższej, ale nieprzekraczającej 10 % obrotów w poprzednim roku gospodarczym każdego z przedsiębiorstw biorących udział w naruszeniu, jeżeli umyślnie lub na skutek niedbalstwa:

- a) naruszyły one art. 2 lub art. 8;

- b) naruszyły one obowiązki nałożone zgodnie z art. 13 ust. 1 lub art. 14 ust. 4.

Artykuł 25

Jednostka rozliczeniowa

Przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej należy uwzględnić oprócz wagi także okres trwania tego naruszenia.

3. Artykuł 16 ust. 3-6 i art. 17 mają zastosowanie.

Do celów stosowania art. 23 i 24 wartość ecu jest ustalana tak, jak w ramach ustalania budżetu Wspólnoty, zgodnie z art. 207 i 209 Traktatu.

4. Decyzje podjęte zgodnie z ust. 1 i 2 nie mają charakteru karno-prawnego.

Artykuł 26

Artykuł 23

Okresowe kary pieniężne

1. Komisja może, w formie decyzji, nałożyć na przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw okresowe kary pieniężne od pięćdziesięciu do jednego tysiąca jednostek rozliczeniowych za każdy dzień, obliczanych od dnia określonego w decyzji, w celu przymuszenia ich do:

- a) zaniechania naruszania art. 2 lub art. 8 niniejszego rozporządzenia, które Komisja nakazała na podstawie art. 11, lub przestrzegania obowiązków nałożonych zgodnie z art. 4 ust. 2;
- b) niepodejmowania działań zakazanych na podstawie art. 13 ust. 3;
- c) dostarczenia pełnych i prawdziwych informacji, których Komisja zażądała w decyzji podjętej zgodnie z art. 19 ust. 5;
- d) tolerowania kontroli, które Komisja nakazała, w formie decyzji podjętej zgodnie z art. 21 ust. 1.

2. W przypadku gdy przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw spełniły obowiązek, z powodu którego została nałożona okresowa kara pieniężna, Komisja może ustalić łączną wysokość okresowej kary pieniężnej w niższej wysokości niż ta, która wynikałaby z początkowej decyzji.

3. Artykuł 16 ust. 3-6 i art. 17 stosuje się.

Artykuł 24

Kontrola przez Trybunał Sprawiedliwości

Trybunał Sprawiedliwości ma nieograniczoną jurysdykcję w rozumieniu art. 172 Traktatu do kontroli decyzji, na mocy której Komisja ustaliła karę pieniężną lub okresową karę pieniężną; może on uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną karę pieniężną lub okresową karę pieniężną.

Wysłuchanie stron i osób trzecich

1. Przed podjęciem decyzji, zgodnie z art. 11, art. 12 ust. 3 akapit drugi, art. 12 ust. 4, art. 13 ust. 3, art. 14 ust. 2 i 3, art. 22 i art. 23, Komisja stworzy uczestniczącym przedsiębiorstwom lub związkom przedsiębiorstw możliwość bycia wysłuchanym w sprawach, co do których Komisja podnosi zarzuty.

2. Jeżeli Komisja lub właściwe władze Państw Członkowskich uważają to za niezbędne, mogą wysłuchać również innych osób fizycznych lub prawnych. Wnioski o wysłuchanie złożone przez takie osoby zostaną uwzględnione, jeżeli wykażą one wystarczający interes.

3. W przypadku gdy Komisja zamierza wydać atest negatywny, zgodnie z art. 5 lub 6, to opublikuje streszczenie odnośnych porozumień, decyzji lub praktyk uzgodnionych i wezwie wszystkie zainteresowane strony do przedstawienia uwag w terminie przez nią określonym, który nie może krótszy niż jeden miesiąc. Publikacje muszą uwzględniać uprawnione interesy przedsiębiorstw w zakresie ich tajemnic handlowych.

Artykuł 27

Tajemnica zawodowa

1. Informacje uzyskane w wyniku stosowania art. 18, 19, 20 i 21 mogą być wykorzystywane tylko w celu, w jakim żądano informacji lub prowadzono kontrolę.

2. Nie naruszając przepisów art. 26 i 28, Komisja i właściwe władze Państw Członkowskich, ich urzędnicy i inni pracownicy nie mogą ujawniać informacji uzyskanych przez nich w wyniku stosowania niniejszego rozporządzenia i które ze względu na swój charakter są chronione tajemnicą zawodową.

3. Przepisy ust. 1 i 2 nie stanowią przeszkody dla publikacji ogólnych informacji lub badań, które nie zawierają informacji odnoszących się do poszczególnych przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw.

Artykuł 28**Publikowanie decyzji**

1. Komisja publikuje decyzje, które wydaje zgodnie z art. 11, art. 12 ust. 3 akapit drugi, art. 12 ust. 4, art. 13 ust. 3 oraz art. 14 ust. 2 i 3.
2. W publikacji podaje się nazwy stron i istotną treść decyzji; uwzględnia ona uprawnione interesy przedsiębiorstw w zakresie ich tajemnic handlowych.

Artykuł 29**Przepisy wykonawcze**

Komisja upoważniona jest do uchwalenia przepisów wykonawczych dotyczących formy, treści i innych elementów skarg na podstawie art. 10, wniosków na podstawie art. 12, zawiadomień na podstawie art. 14 ust. 1 i przesłuchań przewidzianych w art. 26 ust. 1 i 2.

Artykuł 30**Wejście w życie; istniejące porozumienia**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1968 r.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1, art. 8 wchodzi w życie następnego dnia po publikacji niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

3. Zakaz określony w art. 2 stosuje się od dnia 1 stycznia 1969 r. do wszystkich porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych określonych w art. 2, które istniały w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia lub które wchodziły w życie między tym dniem a dniem publikacji niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

4. Ust. 3 nie stosuje się wobec przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw, które przed dniem następującym po dniu publikacji rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* wypowiedziały porozumienia, decyzje lub praktyki uzgodnione, których były stronami.

Artykuł 31**Zmiana rozporządzenia**

1. W terminie sześciu miesięcy po zakończeniu rozmów z państwami trzecimi, sygnatariuszami Poprawionej Konwencji Nawigacji na Renie, Rada, na wniosek Komisji, wprowadzi do niniejszego rozporządzenia zmiany, które mogą być konieczne w świetle zobowiązań wynikających z Poprawionej Konwencji Nawigacji na Renie.
2. Komisja przedstawi Radzie przed dniem 1 stycznia 1971 r. ogólne sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia, a przed dniem 1 lipca 1971 r. projekt rozporządzenia, aby wprowadzić niezbędne zmiany do niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 lipca 1968 r.

W imieniu Rady
O. L. SCALFARO
Przewodniczący