

Dziennik Urzędowy C 122 E

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 53

11 maja 2010

<u>Powiadomienie nr</u>	<u>Spis treści</u>	<u>Strona</u>
III Akty przygotowawcze		
Rada		
2010/C 122 E/01	Stanowisko przyjęte przez Radę (UE) nr 4/2010 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Przyjęte przez Radę w dniu 11 marca 2010 r. ⁽¹⁾	1
2010/C 122 E/02	Stanowisko przyjęte przez Radę (UE) nr 5/2010 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Przyjęte przez Radę w dniu 11 marca 2010 r. ⁽¹⁾	19
2010/C 122 E/03	Stanowisko przyjęte przez Radę (UE) nr 6/2010 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie nowej żywności, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1331/2008 oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 258/97 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1852/2001 Przyjęte przez Radę w dniu 15 marca 2010 r. ⁽¹⁾	38

PL

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO PRZYJĘTE PRZEZ RADĘ (UE) NR 4/2010 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

Przyjęte przez Radę w dniu 11 marca 2010 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 122 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

w pełni uwzględniać ogólne wymogi ochrony konsumentów.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

- (2) Ponieważ pasażerowie autobusów lub autokarów są słabszą stroną umowy transportowej, wszystkim pasażerom należy zapewnić minimalny poziom ochrony.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

- (3) Działania Unii zmierzające do poprawy praw pasażerów w sektorze transportu autobusowego i autokarowego powinny uwzględniać specyfikę tego sektora, zdominowanego przez małe i średnie przedsiębiorstwa.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

- (4) Biorąc pod uwagę specyfikę szczególnych usług regularnych i działalności transportowej prowadzonej na potrzeby własne, te typy transportu powinny zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Szczególne usługi regularne powinny obejmować wyspecjalizowane usługi przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przewóz pracowników na trasie między miejscem zamieszkania a miejscem pracy, przewóz uczniów i studentów do instytucji edukacyjnej i z powrotem.

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii w dziedzinie transportu autobusowego i autokarowego powinno zmierzać, między innymi, do zapewnienia pasażerom wysokiego poziomu ochrony, porównywalnego z innymi rodzajami transportu i dostępnego wszędzie, gdzie podróżują. Ponadto należy

- (5) Biorąc pod uwagę specyfikę regularnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych, państwa członkowskie powinny mieć prawo do wyłączenia tych typów transportu ze stosowania znacznej części niniejszego rozporządzenia. Aby zdefiniować regularne usługi miejskie, podmiejskie i regionalne, państwa członkowskie powinny uwzględnić takie kryteria, jak odległość, częstotliwość usług, liczba zaplanowanych przystanków, rodzaj używanych autobusów lub autokarów, system biletowy, fluktuacje liczby pasażerów w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu, oznaczenia autobusów i rozkłady jazdy.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 16 lipca 2009 r. (Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 99).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Rady z dnia 11 marca 2010 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (6) Pasażerowie i, jako minimum, osoby, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany, powinny zostać objęte odpowiednią ochroną w razie wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru przy uwzględnieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności ⁽¹⁾.
- (7) Przy wyborze krajowego prawa właściwego dla odszkodowania w związku ze śmiercią lub odniesieniem obrażeń, jak również utratą lub uszkodzeniem bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru należy uwzględnić rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) ⁽²⁾ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) ⁽³⁾.
- (8) Oprócz odszkodowania – zgodnie z krajowym prawem właściwym – w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru pasażerowie powinni być uprawnieni do uzyskania pomocy w odniesieniu do ich natychmiastowych praktycznych potrzeb w wyniku wypadku. Pomoc ta mogłaby objąć pierwszą pomoc, zakwaterowanie, żywność, ubiór i transport.
- (9) Usługi świadczone pasażerom autobusów i autokarów powinny przynosić korzyści obywatelom w ogólności. W związku z tym osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem, powinny mieć możliwość korzystania z usług transportu autobusowego i autokarowego porównywalną z możliwością, jaką mają pozostali obywatele. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie same jak wszyscy inni obywatele prawa do swobodnego przemieszczania się, do wolności wyboru oraz do niedyskryminacji.
- (10) W świetle art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwości podróżowania autobusem lub autokarem porównywalnych z możliwościami, jakie mają pozostali obywatele, należy ustalić zasady niedyskryminacji i pomocy podczas podróży. Osoby te powinny mieć zatem dostęp do przewozu i nie należy odmawiać im transportu ze względu na ich niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub konstrukcją pojazdów lub infrastrukturą. W ramach odpowiedniego ustawodawstwa dotyczącego ochrony pracowników osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powinny mieć prawo do pomocy w terminalach i na pokładzie pojazdów. Ze względu na włączenie społeczne osoby takie powinny otrzymywać pomoc bezpłatnie. Przewoźnicy powinni ustanowić warunki dostępu, najlepiej przy użyciu europejskiego systemu normalizacji.
- (11) Decydując o budowie nowych terminali oraz w związku z poważnymi remontami, podmioty zarządzające terminalami powinny w miarę możliwości brać pod uwagę potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W każdym razie podmioty zarządzające terminalami powinny wyznaczyć punkty, w których osoby takie mogą zgłosić przybycie i potrzebę pomocy.
- (12) Aby odpowiedzieć na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, należy odpowiednio wyszkolić personel. Z myślą o ułatwieniu wzajemnego uznawania krajowych kwalifikacji kierowców można wprowadzić szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności w ramach wstępnej kwalifikacji lub okresowego szkolenia, o których mowa w dyrektywie 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób ⁽⁴⁾. Aby zapewnić spójność między wprowadzeniem wymogów dotyczących szkolenia a terminami ustalonymi w tej dyrektywie, należy dopuścić możliwość wyłączenia podczas ograniczonego okresu.
- (13) Przy organizowaniu szkolenia w zakresie niepełnosprawności należy w miarę możliwości konsultować się z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub włączyć te organizacje w organizowanie takiego szkolenia.
- (14) Prawa pasażerów autobusów i autokarów powinny obejmować otrzymanie informacji o usłudze przed podróżą i w jej trakcie. Wszystkie istotne informacje udzielane pasażerom autobusów i autokarów powinny być również udzielane w formatach alternatywnych, przystępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (15) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać prawa przewoźników do dochodzenia odszkodowania od dowolnej osoby, w tym stron trzecich, zgodnie z krajowym prawem właściwym.
- (16) Niedogodności, których doświadczają pasażerowie z powodu odwołania lub dużych opóźnień podróży powinny zostać ograniczone. W tym celu pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach należy zapewnić odpowiednią opiekę i informacje. Pasażerowie powinni mieć także możliwość odwołania podróży i otrzymania zwrotu kosztu biletów lub kontynuowania podróży lub zmiany trasy podróży na zadowalających warunkach.

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 7.10.2009, s. 11.

⁽²⁾ Dz.U. L 199 z 31.7.2007, s. 40.

⁽³⁾ Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

- (17) Przewoźnicy powinni za pośrednictwem zrzeszeń zawodowych współpracować w celu przyjęcia uzgodnień na poziomie krajowym lub europejskim przy zaangażowaniu zainteresowanych stron, zrzeszeń zawodowych oraz stowarzyszeń konsumentów, pasażerów i osób niepełnosprawnych; uzgodnienia te powinny mieć na celu poprawę opieki nad pasażerami, zwłaszcza w przypadku odwołań i dużych opóźnień.
- (18) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na prawa pasażerów określone dyrektywą Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek⁽¹⁾. Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania w przypadku odwołania wycieczki zorganizowanej z powodów innych niż odwołanie usługi transportu autobusowego lub autokarowego.
- (19) Pasażerom powinna zostać zapewniona pełna informacja o prawach przysługujących im na mocy niniejszego rozporządzenia, tak aby mogli oni skutecznie korzystać z tych praw.
- (20) Pasażerowie powinni mieć możliwość korzystania ze swoich praw poprzez odpowiednie procedury wnoszenia skarg wprowadzone przez przewoźników lub, w odpowiednim przypadku, poprzez zgłaszanie skarg do organu(-ów) wyznaczonego(-ych) do tego celu przez właściwe państwo członkowskie.
- (21) Państwa członkowskie powinny zapewnić przestrzeganie niniejszego rozporządzenia i wyznaczyć właściwy(-e) organ(-y) odpowiedzialny(-e) za nadzór i egzekwowanie przepisów. Nie powinno to mieć wpływu na prawa pasażerów do dochodzenia przed sądem zadośćuczynienia prawnego na mocy prawa krajowego.
- (22) Z uwzględnieniem procedur ustanowionych przez państwa członkowskie w odniesieniu do składania skarg, skarga dotycząca pomocy powinna w miarę możliwości być wnoszona do organu(-ów) wyznaczonego(-ych) do egzekwowania niniejszego rozporządzenia w państwie członkowskim, gdzie znajduje się miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu lub w którym opuszczają pokład pojazdu.
- (23) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz dopilnować, aby sankcje te były stosowane. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (24) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie pasażerom w transporcie autobusowym i autokarowym we wszystkich państwach członkowskich równoważnego poziomu ochrony i pomocy, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiary i skutki działania możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia wspomnianych celów.
- (25) Niniejsze rozporządzenie nie powinno stanowić uszczerbku dla dyrektywy 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⁽²⁾.
- (26) Egzekwowanie niniejszego rozporządzenia powinno opierać się na rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 października 2004 r. w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów („rozporządzenie w sprawie współpracy w dziedzinie ochrony konsumentów”)⁽³⁾. Należy zatem odpowiednio zmienić to rozporządzenie.
- (27) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Kartce praw podstawowych Unii Europejskiej, o których mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej, mając również na względzie dyrektywę Rady 2000/43/WE z dnia 29 czerwca 2000 r. wprowadzającą w życie zasadę równego traktowania osób bez względu na pochodzenie rasowe lub etniczne⁽⁴⁾ oraz dyrektywę Rady 2004/113/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. wprowadzającą w życie zasadę równego traktowania mężczyzn i kobiet w zakresie dostępu do towarów i usług oraz dostarczania towarów i usług⁽⁵⁾.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w zakresie transportu autobusowego i autokarowego dotyczące:

- niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków transportu oferowanych przez przewoźników;
- praw pasażerów w przypadku wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru skutkujących śmiercią lub odniesieniem obrażeń lub utratą lub uszkodzeniem bagażu;
- niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkowej pomocy dla nich;
- praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia;
- minimalnych informacji przekazywanych pasażerom;

⁽²⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽³⁾ Dz.U. L 364 z 9.12.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 180 z 19.7.2000, s. 22.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 373 z 21.12.2004, s. 37.

⁽¹⁾ Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59.

- f) rozpatrywania skarg;
- g) ogólnych zasad egzekwowania przepisów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług regularnych:

- a) w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego; lub
- b) w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a miejsce, w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem rozdziałów III–VI, ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług okazjonalnych, w przypadku gdy początkowe miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, lub docelowe miejsce, w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do szczególnych usług regularnych i działalności transportowej prowadzonej na potrzeby własne.

4. Z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. 9 i art. 10 ust. 1, państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia regularne usługi miejskie, podmiejskie i regionalne, w tym usługi transgraniczne tego typu.

5. Z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. 9 i art. 10 ust. 1, państwa członkowskie mogą w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia krajowe usługi regularne. Wyłączenia takie mogą być przyznane na okres nieprzekraczający pięciu lat, który może zostać dwukrotnie odnowiony.

6. Na okres maksymalnie pięciu lat państwa członkowskie mogą w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia określone usługi regularne, ze względu na to, że istotna część usługi regularnej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek, ma miejsce poza Unią. Takie wyłączenia mogą zostać odnowione.

7. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wyłączeniach, które przyznano na podstawie ust. 4, 5 i 6, dotyczących różnych typów usług. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 4, 5 i 6.

8. Niniejsze rozporządzenie nie ustanawia żadnych wymogów technicznych nakładających na przewoźników lub

(*) Pięć lat po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

podmioty zarządzające terminalami obowiązek zmiany lub wymiany autobusów lub autokarów lub infrastruktury lub urządzeń na przystankach i w terminalach.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- a) „usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób autobusem lub autokarem w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;
- b) „szczególnie usługi regularne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie autobusem lub autokarem określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;
- c) „działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne” oznacza działalność prowadzoną przy pomocy autobusu lub autokaru w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osobę fizyczną lub prawną, przy czym:
 - działalność transportowa jest dla tej osoby fizycznej lub prawnej działalnością o charakterze wyłącznie pomocniczym, oraz
 - używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej lub zostały przez nią pozyskane na warunkach odroczenia płatności, lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, oraz pojazdy te są prowadzone przez członka personelu osoby fizycznej lub prawnej lub przez tę osobę fizyczną lub przez personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego;
- d) „usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz autobusem lub autokarem grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika;
- e) „umowa transportowa” oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi regularnej lub okazjonalnej;
- f) „bilet” oznacza ważny dokument lub inny dowód zawarcia umowy transportowej;
- g) „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż organizator wycieczek lub sprzedawca biletów oferującą ogółowi społeczeństwa transport w ramach usług regularnych lub okazjonalnych;
- h) „wykonujący przewóz” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż przewoźnik, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;

- i) „sprzedawca biletów” oznacza każdego pośrednika zawierającego umowy transportowe w imieniu przewoźnika;
- j) „biuro podróży” oznacza każdego pośrednika działającego w imieniu pasażera w sprawach zawierania umów transportowych;
- k) „organizator wycieczek” oznacza organizatora lub punkt sprzedaży detalicznej, innych niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 ust. 2 i 3 dyrektywy 90/314/EWG;
- l) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub motorycznej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej, upośledzenia lub jakiegokolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku i której sytuacja wymaga należytej uwagi i dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb;
- m) „warunki dostępu” oznaczają odnośne normy, wytyczne i informacje dotyczące dostępu do autobusów lub wyznaczonych terminali, wraz z istniejącymi w nich rozwiązaniami przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- n) „rezerwacja” oznacza rezerwację miejsca siedzącego na pokładzie autobusu lub autokaru w ramach usługi regularnej o określonym czasie rozpoczęcia podróży;
- o) „terminal” oznacza terminal obsługiwany przez dany personel, w którym zgodnie z określoną trasą usługi regularnej planowany jest przystanek służący wejściu na pokład pojazdu lub jego opuszczeniu przez pasażerów, wyposażony w obiekty takie jak stanowisko odprawy, poczekalnia lub kasa biletowa;
- p) „przystanek autobusowy” oznacza każde miejsce inne niż terminal, w którym zgodnie z określoną trasą usługi regularnej planowany jest przystanek służący wejściu na pokład pojazdu lub jego opuszczeniu przez pasażerów;
- q) „podmiot zarządzający terminalem” oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim odpowiedzialną za zarządzanie wyznaczonym terminalem;
- r) „odwołanie” oznacza niewykonanie usługi regularnej, która została uprzednio zaplanowana;
- s) „opóźnienie” oznacza różnicę między zaplanowanym czasem rozpoczęcia usługi regularnej zgodnie z opublikowanym rozkładem a rzeczywistym czasem jej rozpoczęcia.

Artykuł 4

Bilety i niedyskryminacyjne warunki umowne

1. Przewoźnicy udostępniają pasażerowi bilet, chyba że inne dokumenty upoważniają do transportu. Bilet może być wydany w formie elektronicznej.

2. Bez uszczerbku dla taryf socjalnych warunki umowne i taryfy stosowane przez przewoźników są oferowane ogółowi społeczeństwa bez jakiegokolwiek, bezpośredniej lub pośredniej, dyskryminacji ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika lub sprzedawcy biletów w Unii.

Artykuł 5

Inne strony wykonujące

1. W przypadku gdy wykonywanie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia zostało powierzone wykonującemu przewóz, sprzedawcy biletów lub jakiegokolwiek innej osobie, przewoźnik, biuro podróży, organizator wycieczek lub podmiot zarządzający terminalem, którzy powierzyli wykonanie takich obowiązków, są mimo wszystko odpowiedzialni za działania i zaniechania tej strony wykonującej.

2. Ponadto strona, której przewoźnik, biuro podróży, organizator wycieczek lub podmiot zarządzający terminalem powierzyli wykonanie obowiązku, podlega przepisom niniejszego rozporządzenia w zakresie powierzonego obowiązku.

Artykuł 6

Niedopuszczalność uchyleń

1. Obowiązki względem pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu ani uchyleniu, w szczególności na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie transportowej.

2. Przewoźnicy mogą oferować pasażerom warunki umowne korzystniejsze od warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu.

ROZDZIAŁ II

ODSZKODOWANIE I POMOC W RAZIE WYPADKÓW

Artykuł 7

Śmierć lub obrażenia pasażerów oraz utrata lub uszkodzenie bagażu

1. Zgodnie z obowiązującym prawem krajowym pasażerowie uprawnieni są do odszkodowania w związku ze śmiercią lub odniesieniem obrażeń, jak również utratą lub uszkodzeniem bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru. W przypadku śmierci pasażera prawo to ma, na zasadzie minimum, zastosowanie do osób, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany.

2. Wysokość odszkodowania jest obliczana zgodnie z obowiązującym prawem krajowym. Każdy maksymalny poziom odszkodowania przewidziany w prawie krajowym w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w każdym poszczególnym wypadku wynosi nie mniej niż:

- a) 220 000 EUR na pasażera;

b) w odniesieniu do regularnych lub okazjonalnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych – 500 EUR na sztukę bagażu, a w odniesieniu do wszelkich innych usług regularnych lub okazjonalnych – 1 200 EUR na sztukę bagażu. W przypadku uszkodzenia wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych wysokość odszkodowania jest zawsze równa kosztowi zastąpienia lub naprawy utraconego lub uszkodzonego sprzętu.

Artykuł 8

Natychmiastowe praktyczne potrzeby pasażerów

W razie wypadku związanego ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru przewoźnik zapewnia rozsądną pomoc w odniesieniu do natychmiastowych praktycznych potrzeb pasażerów w następstwie wypadku. Żadna pomoc nie stanowi uznania odpowiedzialności.

ROZDZIAŁ III

PRAWA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ SPRAWNOŚCI RUCHOWEJ

Artykuł 9

Prawo do transportu

1. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu ani przyjęcia danej osoby na pokład pojazdu ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe.

2. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat.

Artykuł 10

Odstępstwa i warunki specjalne

1. Niezależnie od art. 9 ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu lub przyjęcia danej osoby na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe:

- a) aby spełnić obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa ustanowione na mocy prawa międzynarodowego, unijnego lub krajowego lub aby spełnić wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa ustalone przez właściwe organy;
- b) w przypadku gdy konstrukcja pojazdu lub infrastruktura, w tym przystanki autobusowe i terminale, fizycznie uniemożliwiają wejście na pokład pojazdu, jego opuszczenie lub przewóz osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w sposób bezpieczny i operacyjnie wykonalny.

2. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu ze względów, o których mowa w ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek dokładają racjonalnie uzasadnionych starań, aby poinformować daną osobę o akceptowalnej alternatywnej usłudze realizowanej przez danego przewoźnika.

3. W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, mającej rezerwację lub bilet, która spełniła wymogi art. 14 ust. 1 lit. a), mimo wszystko odmówiono przyjęcia na pokład ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe, osobie tej i wszelkim osobom towarzyszącym w rozumieniu ust. 4 niniejszego artykułu oferuje się wybór pomiędzy:

- a) prawem do zwrotu kwoty zapłaconej za bilet oraz, w stosownych przypadkach, nieodpłatną powrotną usługą transportową do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie; a
- b) chyba że nie jest to wykonalne – kontynuacją podróży lub zmianą trasy za pośrednictwem rozsądnej alternatywnej usługi transportowej do miejsca przeznaczenia określonego w umowie transportowej.

Prawo do zwrotu kwoty zapłaconej za bilet nie przestaje przysługiwać w razie braku powiadomienia zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a).

4. Na takich samych warunkach, ustanowionych w ust. 1 lit. a), przewoźnik, biuro podróży lub organizator wycieczek mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba będąca w stanie udzielić pomocy danej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, jeżeli jest to bezwzględnie konieczne. Taka osoba towarzysząca jest przewożona nieodpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, ma miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.

5. W przypadku gdy przewoźnicy, biura podróży lub organizatorzy wycieczek korzystają z możliwości przewidzianej w ust. 1, natychmiast informują osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o powodach oraz, na wniosek, informują ją na piśmie w ciągu pięciu dni roboczych od złożenia wniosku.

Artykuł 11

Dostępność i informacja

1. Przy współpracy z organizacjami przedstawicielskimi osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, ustanawiają lub posiadają niedyskryminacyjne warunki dostępu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej do transportu.

2. Warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, są podawane przez przewoźników i podmioty zarządzające terminalami do publicznej wiadomości fizycznie lub w Internecie w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj udostępniane wszystkim pasażerom.

3. Organizatorzy wycieczek udostępniają warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, mające zastosowanie do podróży w ramach zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, które są przez nich organizowane, sprzedawane lub oferowane na sprzedaż.

4. Informacje w sprawie warunków dostępu, o których mowa w ust. 2 i 3, są fizycznie udostępniane na żądanie pasażera.

5. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek zapewniają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych we właściwych i przystępnych formatach wszelkich istotnych informacji ogólnych na temat podróży i warunków przewozu, w tym, w odpowiednich przypadkach, na temat rezerwacji i informacji on-line. Informacje te są fizycznie udostępniane na żądanie pasażera.

Artykuł 12

Wyznaczanie terminali

Państwa członkowskie wyznaczają terminale autobusowe i autokarowe, w których udzielana jest pomoc dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Państwa członkowskie informują o tym Komisję. Komisja udostępnia w Internecie wykaz wyznaczonych terminali autobusowych i autokarowych.

Artykuł 13

Prawo do uzyskania pomocy w wyznaczonych terminalach i na pokładzie autobusów i autokarów

1. Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust. 1, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami, w ramach zakresu swoich kompetencji, udzielają w wyznaczonych przez państwa członkowskie terminalach nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, określonej w części a) załącznika I.

2. Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust. 1, przewoźnicy udzielają na pokładzie autobusów i autokarów nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, określonej w części b) załącznika I.

Artykuł 14

Warunki udzielania pomocy

1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami współpracują w celu udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, pod warunkiem że:

- a) przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży lub organizatorzy wycieczek zostali powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie najpóźniej na dwa dni robocze przed koniecznością udzielenia pomocy; oraz
- b) dana osoba sama stawi się w wyznaczonym miejscu:
 - (i) w czasie określonym z góry przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu; lub
 - (ii) jeśli nie zostanie określony czas, nie później niż 30 minut przed opublikowanym czasem odjazdu.

2. W uzupełnieniu ust. 1, osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powiadamiają przewoź-

nika, biuro podróży lub organizatora wycieczek w momencie dokonywania rezerwacji lub kupowania biletu w przed-sprzedży o szczególnych potrzebach w zakresie miejsc siedzących, pod warunkiem że potrzeby te są w tym czasie znane.

3. Przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży i organizatorzy wycieczek podejmują wszelkie środki niezbędne do ułatwienia przyjmowania powiadomień o potrzebie pomocy od osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Obowiązek ten ma zastosowanie we wszystkich wyznaczonych terminalach i ich punktach sprzedaży, włącznie ze sprzedażą telefoniczną i przez Internet.

4. Jeżeli powiadomienie nie zostanie dokonane zgodnie z ust. 1 lit. a) i ust. 2, przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży i organizatorzy wycieczek podejmują wszelkie zasadne wysiłki w celu zapewnienia, aby pomoc została udzielona w sposób umożliwiający osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej wejście na pokład odjeżdżającego pojazdu, przesiadkę do odpowiedniego pojazdu lub opuszczenie pokładu pojazdu przyjeżdżającego, na który zakupiła bilet.

5. Podmiot zarządzający terminalem wyznacza punkt wewnątrz lub na zewnątrz terminalu, w którym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłosić swoje przybycie i potrzebę uzyskania pomocy. Punkt ten jest wyraźnie oznakowany i oferuje w przystępnych formatach podstawowe informacje dotyczące terminalu i udzielanej pomocy.

Artykuł 15

Przekazywanie informacji stronom trzecim

W przypadku gdy biura podróży lub organizatorzy wycieczek otrzymają powiadomienie, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. a), przekazują tę informację jak najszybciej, w czasie normalnych godzin pracy, przewoźnikowi lub podmiotowi zarządzającemu terminalem.

Artykuł 16

Szkolenie

1. Przewoźnicy i, w stosownych przypadkach, podmioty zarządzające terminalami ustanawiają procedury szkolenia w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktażu, i zapewniają, by:

- a) ich personel, poza kierowcami, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku II część a) i b); oraz
- b) ich personel, w tym kierowcy, którzy bezpośrednio zajmują się podróżnymi lub kwestiami związanymi z podróżnymi, przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku II część a).

2. Państwo członkowskie może na maksymalny okres dwóch lat od dnia ... (*), przyznać zwolnienie ze stosowania ust. 1 lit. b) w odniesieniu do szkolenia kierowców.

(*) Proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17

Odszkodowanie za wózki inwalidzkie i inny sprzęt służący do poruszania się

1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami ponoszą odpowiedzialność w przypadku spowodowania utraty lub uszkodzenia wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych, w wyniku udzielania pomocy. Utrata lub uszkodzenie podlegają odszkodowaniu ze strony przewoźnika lub podmiotu zarządzającego terminalem odpowiedzialnych za tę utratę lub uszkodzenie.
2. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, jest równe kosztowi zastąpienia lub naprawy utraconego lub uszkodzonego sprzętu lub urządzeń.
3. W razie potrzeby podejmuje się wszelkie działania mające na celu szybkie zapewnienie tymczasowego sprzętu lub urządzeń zastępczych. Wózki inwalidzkie, inny sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze mają w miarę możliwości właściwości techniczne i funkcjonalne, które są podobne do właściwości utraconego lub uszkodzonego sprzętu lub urządzeń.

Artykuł 18

Wyłączenia

1. Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 4 państwa członkowskie mogą wyłączyć krajowe usługi regularne z zakresu stosowania wszystkich lub niektórych przepisów niniejszego rozdziału, pod warunkiem że zapewniają, aby poziom ochrony osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na mocy ich przepisów krajowych był co najmniej taki sam jak na mocy niniejszego rozporządzenia.
2. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach przyznanych zgodnie z ust. 1. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 1.

ROZDZIAŁ IV

PRAWA PASAŻERÓW W PRZYPADKU ODWOŁANIA LUB OPÓŹNIENIA

Artykuł 19

Kontynuacja podróży, zmiana trasy i zwrot kosztów

1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa regularna będzie odwołana lub odjazd z terminalu będzie opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowi niezwłocznie daje się wybór pomiędzy:
 - a) kontynuacją podróży lub zmianą trasy do miejsca docelowego, na warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie;
 - b) zwrotem ceny biletu oraz, w stosownych przypadkach, nieodpłatną powrotną usługą autobusem lub autokarem do

(*) Pięć lat od rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie.

2. W przypadku gdy usługa regularna zostaje odwołana lub odjazd jest opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowie mają prawo do takiej kontynuacji podróży lub zmiany trasy lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.
3. Płatność zwrotu kosztów przewidzianego w ust. 1 lit. b) i ust. 2 jest dokonywana w ciągu 14 dni od złożenia oferty lub otrzymania wniosku. Płatność pokrywa pełny koszt biletu według ceny zakupu, za niewykonaną(-e) część(części) podróży oraz za już wykonaną(-e) część(części) podróży, jeżeli podróż nie służy już w żaden sposób realizacji jakiegokolwiek celu związanego z pierwotnym planem podróży pasażera. W przypadku biletów kuponowych lub biletów sezonowych płatność ta równa jest proporcjonalnej części pełnego kosztu tych biletów. Zwrot kosztów ma formę pieniężną, chyba że pasażer akceptuje inną formę zwrotu kosztów.

Artykuł 20

Informacje

1. W przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia usługi regularnej przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem, jak najszybciej, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży, informuje pasażerów rozpoczynających podróż z terminalu o sytuacji oraz o przypuszczalnym czasie rozpoczęcia podróży, gdy tylko taka informacja będzie dostępna.
2. Jeżeli z powodu odwołania lub opóźnienia pasażerowie nie zdążą na połączenie zgodne z rozkładem jazdy, przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem podejmuje racjonalnie uzasadnione starania w celu poinformowania tych pasażerów o połączeniach alternatywnych.
3. Przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem zapewniają, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej otrzymały w przystępnych formatach informacje, o których mowa w ust. 1 i 2.

Artykuł 21

Pomoc w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

W przypadku podróży o planowanym czasie dłuższym niż trzy godziny przewoźnik w razie odwołania lub opóźnienia odjazdu z terminalu powyżej dwóch godzin oferuje pasażerom nieodpłatnie:

- a) przekąski, posiłki lub napoje odpowiednio do czasu oczekiwania lub opóźnienia, pod warunkiem że są one dostępne w autobusie lub w terminalu lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone;
- b) pomoc w znalezieniu pokoju hotelowego lub innego zakwaterowania, jak również pomoc w zorganizowaniu transportu między terminalem a miejscem zakwaterowania, w przypadku gdy konieczny jest pobyt przez jedną lub więcej nocy.

Stosując niniejszy artykuł, przewoźnik zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszelkich osób im towarzyszących.

Artykuł 22

Dalsze roszczenia

Żaden z przepisów niniejszego rozdziału nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia przed sądami krajowymi odszkodowania zgodnie z przepisami krajowymi z tytułu szkód wynikających z odwołania lub opóźnienia usług regularnych.

ROZDZIAŁ V

ZASADY OGÓLNE DOTYCZĄCE INFORMACJI I SKARG

Artykuł 23

Prawo do informacji dotyczących podróży

Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji podczas całej podróży. Jeżeli jest to wykonalne, informacje te są przekazywane na żądanie w przystępnych formatach.

Artykuł 24

Informacje dotyczące praw pasażerów

1. Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji zapewniają, aby pasażerowie otrzymywali odpowiednie i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw na mocy niniejszego rozporządzenia najpóźniej w momencie odjazdu. Informacje te są udostępniane w terminalach i, w stosownych przypadkach, w Internecie. Na żądanie osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej udziela się informacji w przystępnych formatach. Informacje takie obejmują dane kontaktowe organu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za egzekwowanie przepisów wyznaczonego(-ch) przez państwo członkowskie zgodnie z art. 27 ust. 1.

2. W celu wypełnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami mogą korzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej i im udostępnionego.

Artykuł 25

Skargi

Przewoźnicy opracowują lub stosują istniejący mechanizm rozpatrywania skarg odnoszący się do praw i obowiązków określonych w art. 4, 8 i 9–24.

Artykuł 26

Składanie skarg

W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika w odniesieniu do art. 4, 8 i 9–24, składa ją w ciągu trzech miesięcy od dnia, w którym usługa regularna została wykonana lub w którym usługa regularna powinna była zostać wykonana. W ciągu jednego miesiąca od dnia wpłynięcia skargi przewoźnik powiadamia pasażera, że jego skarga została uznana, oddalona lub jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin, w jakim ma zostać udzielona ostateczna

odpowiedź, nie przekracza trzech miesięcy od dnia wpłynięcia skargi.

ROZDZIAŁ VI

EGZEKWOWANIE I KRAJOWE ORGANY ODPOWIEDZIALNE ZA EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł 27

Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza nowy(-e) lub istniejący(-e) organ(-y) odpowiedzialny(-e) za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług regularnych z miejsc położonych na jego terytorium oraz regularnych usług z państwa trzeciego do takich miejsc. Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezależny od przewoźników, organizatorów wycieczek i podmiotów zarządzających terminalami.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie(-ach) wyznaczonym(-ych) zgodnie z niniejszym artykułem.

3. Każdy pasażer może zgodnie z prawem krajowym wnieść do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia.

Państwo członkowskie może postanowić:

- że na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę w związku z art. 4, 8 i 9–24 do przewoźnika; lub
- że krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza dla skarg, które nie zostały rozwiązane z zastosowaniem art. 26.

Artykuł 28

Sprawozdanie z egzekwowania przepisów

W terminie do dnia 1 czerwca ... (*) oraz później co dwa lata, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyznaczone na mocy art. 27 ust. 1 publikują sprawozdanie ze swoich działań prowadzonych w ciągu poprzedzających dwóch lat kalendarzowych, zawierające w szczególności opis działań podjętych w celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia oraz dane statystyczne dotyczące skarg i zastosowanych kar.

Artykuł 29

Współpraca organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów

Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 27 ust. 1, wymieniają między sobą, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.

(*) Dwa lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 30

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach do dnia ... (*) oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 31

Sprawozdanie

Do dnia ... (**) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące działania i skutków niniejszego rozporządzenia. W razie konieczności sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze dotyczące wykonania w stopniu bardziej szczegółowym przepisów niniejszego rozporządzenia lub jego zmiany.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

Artykuł 32

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 dodaje się następujący punkt:

„18. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2010 z dnia ... dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (*).

(*) Dz.U. ...”

Artykuł 33

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... (**).

Artykuł 34

Publikacja

Niniejsze rozporządzenie zostaje opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(*) Proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(**) Trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(***) Dwa lata po dacie opublikowaniu.

ZAŁĄCZNIK I

Pomoc udzielana osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej**a) Pomoc w wyznaczonych terminalach**

Pomoc i rozwiązania niezbędne, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły:

- poinformować o swoim przybyciu do terminalu i zwrócić się o pomoc w wyznaczonych punktach;
- przemieścić się z wyznaczonego punktu do stanowiska odprawy, poczekalni oraz miejsca wejścia na pokład pojazdu;
- wejść na pokład pojazdu, korzystając z wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji;
- załadować swój bagaż;
- odebrać swój bagaż;
- opuścić pokład pojazdu;
- przewozić ze sobą w autobusie lub autokarze certyfikowanego psa przewodnika;
- udać się na swoje miejsce siedzące.

b) Pomoc na pokładzie pojazdu

Pomoc i rozwiązania niezbędne, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły:

- uzyskać istotne informacje o podróży w przystępnych formatach, pod warunkiem że zwróci się o nie pasażer;
 - wejść na pokład pojazdu/opuścić pokład pojazdu podczas przerw w podróży, jeżeli na pokładzie pojazdu poza kierowcą jest inny personel.
-

ZAŁĄCZNIK II

Szkolenie w zakresie niepełnosprawności**a) Szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności**

Szkolenie personelu zajmującego się bezpośrednio podróżnymi obejmuje:

- odpowiednią wiedzę o pasażerach z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi (słuchu i wzroku), ukrytymi lub w zakresie uczenia się oraz odpowiednie reagowanie na takie osoby, w tym umiejętność rozróżniania możliwości osób, których sprawność ruchowa, orientacja lub zdolność komunikacji mogą być ograniczone;
- bariery, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym bariery w zakresie postaw, bariery środowiskowe/fizyczne i organizacyjne;
- wiedzę na temat certyfikowanego psa przewodnika, w tym zadania i potrzeby psa przewodnika;
- reagowanie w nieoczekiwanych sytuacjach;
- umiejętności interpersonalne oraz metody komunikowania się z osobami głuchymi i niedosłyszącymi, osobami niedowidzącymi, osobami z upośledzeniem mowy i osobami z upośledzeniem w zakresie uczenia się;
- ostrożne obsługiwanie, w sposób pozwalający uniknąć uszkodzeń, wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu służącego do poruszania się (dla całego personelu odpowiedzialnego za zajmowanie się bagażem, jeżeli taki jest).

b) Szkolenie z zakresu pomocy osobom niepełnosprawnym

Szkolenie personelu udzielającego bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej obejmuje:

- umiejętności udzielania użytkownikom wózków inwalidzkich pomocy w przemieszczaniu się na wózek i z wózka;
 - umiejętności udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym z certyfikowanym psem przewodnikiem, w tym rola i potrzeby takich psów;
 - techniki pomagania osobom z upośledzeniem wzroku oraz obchodzenia się z certyfikowanymi psami przewodnikami i ich przewozu;
 - zapoznanie się z rodzajami sprzętu, który może być wykorzystywany przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, a także umiejętność obchodzenia się z takim sprzętem;
 - użycie sprzętu umożliwiającego wejście na pokład pojazdu i opuszczenie go oraz znajomość właściwych procedur pomocy przy wsiadaniu na pokład pojazdu i opuszczaniu go, zapewniających bezpieczeństwo i godność osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - zrozumienie potrzeby niezawodnej i profesjonalnej pomocy; jak również świadomość, że niektóre osoby niepełnosprawne mogą doświadczać podczas podróży poczucia bezbronności ze względu na zależność od udzielenia pomocy;
 - znajomość zasad pierwszej pomocy.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 4 grudnia 2008 r. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów ⁽¹⁾.

W dniu 23 kwietnia 2009 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu ⁽²⁾.

W dniu 17 grudnia 2009 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu rozporządzenia. Po redakcji stanowiska przez prawników lingwistów Rada w dniu 11 marca 2010 r. przyjęła je po pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

W trakcie prac Rada uwzględniła także opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Komitet Regionów odmówił wydania opinii.

II. ANALIZA STANOWISKA PO PIERWSZYM CZYTANIU

1) Przesłanki ogólne

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących w transporcie autobusowym i autokarowym jest jednym z elementów ogólnego celu Unii Europejskiej, jakim jest zapewnienie równego traktowania pasażerów niezależnie od środka transportu, którym zdecydowali się podróżować. Prawodawstwo o podobnym charakterze zostało już przyjęte w odniesieniu do pasażerów podróżujących samolotami ⁽³⁾ lub kolejną ⁽⁴⁾. Zawiera przepisy dotyczące odpowiedzialności w przypadku śmierci pasażerów, odniesienia przez nich obrażeń, utraty lub uszkodzenia bagażu, automatycznych rozwiązań, gdy podróż zostaje przerwana, rozpatrywania skarg i środków zadośćuczynienia, informacji dla pasażerów i innych inicjatyw. Ponadto określa zasady dotyczące informacji i pomocy udzielanych osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi.

Chociaż Rada zgodziła się z Komisją, jeśli chodzi o cel wniosku, to jednak zaproponowała znaczne zmiany w stosunku do pierwotnego brzmienia. Niektóre z proponowanych przepisów były nie do przyjęcia, ponieważ nakładały na przewoźników i na administracje krajowe zbyt wielkie obciążenia administracyjne, nie tworząc jednocześnie wartości dodanej dla pasażerów, która równoważyłaby te niedogodności. Inne przepisy zostały przeredagowane z uwzględnieniem różnych ustawodawstw państw członkowskich, tak aby uniknąć konfliktu między tym projektem rozporządzenia a obowiązującymi przepisami krajowymi i europejskimi. Ponadto inne przepisy zostały przeredagowane, aby uprościć i sprecyzować rozporządzenie.

Wynikające z tego podejścia stanowisko Rady po pierwszym czytaniu w pewnym zakresie zmienia pierwotny wniosek Komisji, który został przeredagowany i w którym skreślono niektóre przepisy. Oznacza to, że Rada nie przyjęła żadnych poprawek wprowadzonych w opinii Parlamentu Europejskiego z pierwszego czytania, które odnosiły się do skreślonych części.

Celem Rady jest znalezienie zrównoważonego rozwiązania, które uwzględni prawa pasażerów, jak również potrzebę zapewnienia rentowności operatorów w branży autobusowej i autokarowej, którymi są głównie małe i średnie przedsiębiorstwa, dlatego do swojego stanowiska w pierwszym czytaniu włączyła poprawkę PE nr 3.

⁽¹⁾ Dok. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1) oraz rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

2) Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Zakres stosowania

W pierwotnej wersji wniosku Komisji rozporządzenie miało mieć ogólnie zastosowanie do przewozu pasażerów przez przedsiębiorstwa autobusowe lub autokarowe w ramach usług regularnych. Państwa członkowskie mogły jedynie wyłączyć z zakresu rozporządzenia transport miejski, podmiejski i regionalny objęty zamówieniami publicznymi na usługi, jeżeli zamówienia takie zapewniają poziom praw pasażerów porównywalny do poziomu wymaganego w przedmiotowym rozporządzeniu. Dodatkowo Parlament Europejski przedstawił jedną poprawkę pozwalającą państwom członkowskim na wyłączenie pod wyżej wymienionym warunkiem z zakresu stosowania transportu miejskiego i podmiejskiego, ale nie transportu regionalnego.

Rada nie mogła zaakceptować zakresu stosowania zaproponowanego przez Komisję ani poprawek PE odnoszących się do niego (poprawki 1, 2 i 81), ponieważ uznała, że transport miejski, podmiejski i regionalny wchodzi w ramy zasady pomocniczości.

Włączenie transportu regionalnego do zakresu stosowania, jak to proponował Parlament Europejski, mogłoby stworzyć problemy dla pasażerów i dla branży. Na dużych obszarach miejskich firmy zazwyczaj obsługują całą sieć transportową, w tym autobusy, metro, pociągi podmiejskie i tramwaje. Bardzo często wszystkie te usługi mają charakter miejski, podmiejski i regionalny. Ograniczenie zwolnienia jedynie do usług miejskich i podmiejskich oznaczałoby, że części tych sieci podlegałyby zasadom mającym dotyczyć większych odległości. Firmy obsługujące te sieci musiałyby wówczas – w ramach tej samej sieci – prowadzić kilka systemów rekompensaty, a niektóre z nich nie są tak naprawdę przystosowane do tego rodzaju transportu. Wprowadzałoby to także nieporozumienia wśród pasażerów w ramach tych sieci, ponieważ napotkaliby wówczas trudności w stwierdzeniu, które zasady mają rzeczywiście zastosowanie.

Ponadto, ponieważ w obowiązującym rozporządzeniu dotyczącym praw pasażerów w ruchu kolejowym istnieje możliwość wyłączenia regionalnych usług kolejowych, brak analogicznych przepisów w rozporządzeniu dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym mogłoby zakłócić konkurencję między oboma sektorami. Poza tym usługi autobusowe i kolejowe często są dla siebie alternatywą.

Rada nie mogła więc zaakceptować poprawek PE związanych z zakresem stosowania. Rada proponuje zatem, by projekt rozporządzenia miał zastosowanie do pasażerów korzystających z krajowych i międzynarodowych usług regularnych, ale z możliwością wyłączenia na szczeblu krajowym miejskich, podmiejskich i regionalnych usług regularnych. Ponadto Rada wprowadza przepis zapewniający, by pewne podstawowe prawa miały zastosowanie do wszystkich usług autobusowych i autokarowych bez wyjątku (tj. niedyskryminacyjne warunki umowy i taryfy oraz prawo do transportu osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi i związane z tym odstępstwa).

Państwa członkowskie mają prawo przyznać zwolnienie na maksymalnie pięć lat – okres ten może zostać dwukrotnie przedłużony w przypadku krajowych usług regularnych. Ponadto państwa członkowskie mogą na maksymalnie pięć lat przyznać zwolnienie – które może zostać przedłużone – w przypadku określonych usług regularnych ze względu na to, że istotna część usługi regularnej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek, znajduje się poza UE.

Ponadto w związku z zakresem stosowania szczególnie przepis stanowi, że państwa członkowskie, które na mocy zasad krajowych mogą zapewnić poziom ochrony osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi taki sam jak w niniejszym rozporządzeniu, mogą w pełni utrzymać swoje przepisy krajowe.

(ii) Zmiany infrastruktury

Jeżeli chodzi o infrastrukturę, Rada jest gotowa promować i wspierać każdą inicjatywę dotyczącą nowego sprzętu i infrastruktury, która musi być nabyta lub zbudowana w związku z potrzebami osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi, co jasno wyrażono w jednym z motywów. Niniejsze rozporządzenie jest jednakże osadzone w ramach prawodawstwa dotyczącego ochrony konsumenta i dlatego nie może zawierać obowiązków dla przewoźników w odniesieniu do wymogów technicznych, aby zmodyfikować lub zastąpić pojazdy lub infrastrukturę i sprzęt w terminalach. Dlatego żadna z poprawek PE dotyczących zmian infrastruktury nie mogła zostać zaakceptowana (poprawki 6–10).

(iii) *Rekompensata i pomoc w razie wypadków*

Wniosek Komisji zawiera zasady dotyczące odpowiedzialności przedsiębiorstw autobusowych lub autokarowych w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu. Pasażerowie korzystaliby ze zharmonizowanych zasad dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw autobusowych lub autokarowych. Za każdą szkodę do kwoty 220 000 EUR przedsiębiorstwo autobusowe lub autokarowe powinno przyjmować odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, tzn. nie ma możliwości wyłączenia swojej odpowiedzialności przez dowiedzenie, że wypadek nie zdarzył się z jego winy. Za szkody powyżej 220 000 EUR odpowiedzialność byłaby oparta na winie, ale nie byłaby nieograniczona. Pasażerowie, którzy ucierieliby w wyniku wypadku, byłiby uprawnieni do płatności zaliczkowej pozwalającej przezwyciężyć trudności ekonomiczne, w jakich oni lub ich rodziny mogłyby się znaleźć w związku z ich śmiercią lub odniesieniem przez nich obrażeń.

Istniejące systemy odpowiedzialności obowiązujące w państwach członkowskich różnią się jednak tak znacznie od siebie w odniesieniu do podstaw odpowiedzialności (nieograniczona odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, odpowiedzialność na zasadzie ryzyka z wyłączeniem działania siły wyższej oraz odpowiedzialność na zasadzie winy), że nie można ich pogodzić. Ponadto ustawodawstwo w różnych państwach członkowskich opiera się częściowo na dyrektywie 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności („dyrektywa o ubezpieczeniu komunikacyjnym”), a częściowo na ustawodawstwie krajowym wykraczającym poza prawo UE. Teksty te regulują już odpowiedzialność względem pasażerów autobusów i uniknięcie konfliktu między obecnym wnioskiem a wyżej wymienioną „dyrektywą o ubezpieczeniu komunikacyjnym” ma kluczowe znaczenie.

Rada przyjęła zatem podejście opierające się na istniejącym systemie, dodając jednocześnie pewne podstawowe elementy harmonizujące. Proponuje się minimalny próg na pasażera i na sztukę bagażu: 220 000 EUR na pasażera w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń. W przypadku utraty lub uszkodzenia bagażu – 500 EUR w odniesieniu do usług miejskich, podmiejskich i regionalnych i 1 200 EUR w odniesieniu do innych usług regularnych. Dostosowałoby to rekompensatę za bagaż do odpowiednich przepisów „rozporządzenia kolejowego” z uwzględnieniem szczególnych cech transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego. Jeżeli chodzi o wózki inwalidzkie, inny sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze, tekst Rady przewiduje za nie pełną rekompensatę, nie są one zatem traktowane jak zwykły bagaż, nawet wtedy gdy szkody powstają podczas udzielania pomocy (w duchu poprawki PE nr 46).

Ponadto tekst został dostosowany tak, aby zapewnić pasażerom pomoc w zakresie ich natychmiastowych praktycznych potrzeb w wyniku wypadku. Przepis ten nie jest zawarty w „dyrektywie o ubezpieczeniu komunikacyjnym” i przynosi rzeczywiste korzyści pasażerom autobusów, nie zwiększając przy tym znacznie obciążenia administracyjnego firm autobusowych lub autokarowych.

W świetle powyższego Rada nie mogła zaakceptować podejścia zaproponowanego przez Komisję ani poprawek PE związanych z odpowiedzialnością (poprawki 18–24).

(iv) *Prawa osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi*

Rada w pełni popiera cel przyjęty przez Komisję, jakim jest dopilnowanie, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej miały niedyskryminacyjny dostęp do transportu autobusowego i autokarowego. Dlatego Rada ściśle trzyma się wniosku Komisji, choć zmienia niektóre przepisy, aby były wykonalne, i wprowadza pewne uproszczenia i doprecyzowania. W odniesieniu do tego rozdziału Rada włączyła niektóre poprawki PE do swojego tekstu – w całości, częściowo albo co do ducha.

W odniesieniu do wyjątków od prawa do transportu Komisja zaproponowała, aby osobom niepełnosprawnym można było odmówić transportu ze względu na wymogi bezpieczeństwa lub wielkość pojazdu. Rada wprowadziła kilka ulepszeń, odnosząc się do „konstrukcji” pojazdu zamiast do „wielkości”, włączając co do treści lub co do ducha poprawki PE nr 26 i 27. Ponadto Rada zaakceptowała także poprawkę 73 odnoszącą się do wyboru oferowanego osobie niepełnosprawnej lub osobie z ograniczeniami ruchowymi, gdy odmówiono jej przyjęcia na pokład.

Zgodnie z pierwotnym wnioskiem przewoźnik mógł wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie z ograniczeniami ruchowymi towarzyszyła inna osoba, która jest w stanie przyjąć jej z pomocą. Zgodnie ze stanowiskiem Rady po pierwszym czytaniu, jeżeli przewoźnik stawia taki wymóg w odniesieniu do usługi przewozu pasażerskiego, osoba towarzysząca jest przewożona bezpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, zajmuje miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby z ograniczeniami ruchowymi. Przepis ten włącza co do treści poprawkę PE nr 29.

Tekst Rady po pierwszym czytaniu przewiduje niedyskryminacyjne warunki dostępu oraz ich podanie do wiadomości publicznej w odpowiednim formacie dla osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi, akceptując, częściowo lub w całości, poprawki PE nr 31 i 32. Ponadto Komisja udostępnia w Internecie wykaz terminali autobusowych i autokarowych wyznaczonych przez państwa członkowskie, w których zapewniana jest pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi, zgodnie z poprawką PE nr 36.

W odniesieniu do pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi – pomoc taka jest świadczona, pod warunkiem że dana osoba powiadomi przewoźnika lub operatora terminalu z wyprzedzeniem co najmniej dwóch dni roboczych (Komisja pierwotnie zaproponowała 48 godzin) i że stawi się w porcie lub w wyznaczonym miejscu co najmniej 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu. Rada nie mogła zatem zaakceptować poprawki 39 proponującej krótszy, dwudziestoczworogodzinny termin. Ponadto, jeżeli dana osoba ma szczególne potrzeby w zakresie miejsca do siedzenia, pasażer powinien poinformować przewoźnika o takich potrzebach w momencie rezerwacji, jeżeli o nich w danym momencie wie. Ten dodatkowy wymóg, wprowadzony przez Radę, umożliwi przewoźnikowi wyjście naprzeciw tym szczególnym potrzebom i zaferowanie danej osobie jak najlepszej usługi.

W odniesieniu do pomocy na pokładzie pojazdu Rada ograniczyła zakres stosowania pierwotnego wniosku Komisji. Tekst Rady stanowi, że informacje należy przekazywać w dostępnym formacie, jak również należy udzielać pomocy przy wchodzeniu na pokład i jego opuszczaniu podczas przerw w podróży; w tej drugiej sytuacji jednak tylko wtedy, gdy na pokładzie oprócz kierowcy obecni są inni członkowie personelu. Uwzględnia to także fakt, że większość pojazdów obsługuje tylko kierowca i dlatego udzielanie pomocy podczas podróży będzie miało wpływ na godziny pracy kierowcy, a co za tym idzie – na wymogi bezpieczeństwa.

Pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi musi być udzielana nieodpłatnie w wyznaczonych przez państwa członkowskie terminalach mających personel, a personel udzielający bezpośredniej pomocy tym osobom powinien przejść odpowiednie szkolenie umożliwiające im pomoc tym osobom. Personel, w tym kierowcy, którzy bezpośrednio zajmują się podróżnymi, powinien przejść szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności.

(v) *Prawa pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia*

Wniosek Komisji określa obowiązki przedsiębiorstw autobusowych lub autokarowych w przypadku przerwania podróży, odwołania usługi lub opóźnień. Przedsiębiorstwa powinny wypłacić rekompensatę w wysokości do 100 % ceny biletu, jeżeli nie zapewnią alternatywnych usług lub wymaganych informacji.

Rada w pełni popiera zasadę, że przewoźnicy i operatorzy terminalu powinni zapewnić swoim pasażerów opiekę, ale zmieniła wniosek Komisji, biorąc pod uwagę specyficzną strukturę branży autobusowej i autokarowej. Uzgodniono różne postępowanie w przypadku pasażerów odjeżdżających z terminali i pasażerów odjeżdżających z przystanków autobusowych, ponieważ nie jest ani możliwe, ani sensowne zapewnianie, na przykład, tego samego poziomu informacji dotyczących opóźnień na przystanku autobusowym w porównaniu z terminalem posiadającym personel.

W przypadku opóźnienia powyżej dwóch godzin lub odwołania podróży pasażer może dokonać wyboru między kontynuacją podróży przy użyciu tego samego środka transportu a żądaniem transferu lub zwrotu kosztów biletu (wypłaconego w ciągu 14 dni po zdarzeniu i, w razie konieczności, nieodpłatnej podróży powrotnej). Jeżeli w przypadku podróży trwającej ponad trzy godziny wyjazd jest opóźniony o więcej niż dwie godziny, przewoźnik będzie zobowiązany zapewnić pasażerom odjeżdżającym z terminala posiłek lub napoje – w duchu poprawki PE nr 53, ale nie będzie zobowiązany zapewnić zakwaterowania, chociaż będzie musiał pomóc w jego znalezieniu. Pasażerowie autobusów i autokarów nie będą jednak korzystali z dodatkowych rekompensat (wypłacanych dodatkowo do ceny biletu), jak to ma miejsce w przypadku pasażerów w transporcie morskim i kolejowym. Dlatego poprawki PE związane z rekompensatą i zakwaterowaniem nie zostały utrzymane (poprawki 49, 50, 51, 52, 54 i 55).

Parlament Europejski wprowadził kilka poprawek dotyczących rekompensaty i pomocy w przypadku opóźnień w przyjeździe i powiązanych zwolnień w sytuacji „siły wyższej” (poprawki 56 i 57), zdejmując w związku z tym z przewoźnika odpowiedzialność za szkodę, jeżeli powstała ona w okolicznościach, które nie są związane z wykonywaniem przez niego usługi i których nie mógł przewidzieć. Rada nie przyjęła tych poprawek, ponieważ jej tekst nie przewiduje żadnych przepisów dotyczących rekompensaty w przypadku opóźnień przyjazdu.

Takie rekompensaty stanowiłyby dodatkową odpowiedzialność dla przedsiębiorstw autobusowych i autokarowych i tworzyłyby nadmierne obciążenie; ponadto kierowcy znaleźliby się pod presją przestrzegania rozkładu jazdy za wszelką cenę, co zagroziłoby bezpieczeństwu na drodze.

Rada przyjęła poprawkę 58 dotyczącą informacji w formatach dostępnych dla osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi.

(vi) *Ogólne przepisy dotyczące informacji, rozpatrywania skarg i krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów*

Zgodnie ze stanowiskiem Rady po pierwszym czytaniu przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami w ramach swoich właściwych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom – w możliwie przystępnych formatach – odpowiednich informacji podczas całej podróży. Ponadto, w duchu poprawki PE nr 62, informują pasażerów o ich prawach we właściwy i zrozumiały sposób.

Jeżeli chodzi o skargi, wniosek Komisji zawierał przepisy dotyczące sposobu rozpatrywania skarg przez przewoźników, określając w szczególności daleko idące konsekwencje prawne niereagowania na skargi.

Rada, zgadzając się co do zasady z wnioskiem Komisji, wprowadza do systemu większą elastyczność, aby uniknąć nieprzewidzianych konsekwencji dla systemów prawnych lub struktur administracyjnych państw członkowskich. W tym kontekście, aby uniknąć dodatkowej biurokracji, Rada nie uwzględniła poprawki PE nr 64, która nakładała na przedsiębiorstwa autobusowe i autokarowe obowiązek dorocznego wydawania szczegółowego sprawozdania na temat otrzymanych skarg.

Parlament zaproponował ponadto, aby krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów były niezależne (poprawka 65). Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu jaśniej określa, że organy te powinny być niezależne od przewoźników, organizatorów wycieczek i operatorów terminali.

(vii) *Data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia*

Komisja zaproponowała, aby rozporządzenie weszło w życie 20 dni po publikacji w Dzienniku Urzędowym UE i zaczęło mieć zastosowanie rok po tej dacie.

Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu przewiduje, że rozporządzenie zacznie obowiązywać dwa lata po jego publikacji, akceptuje zatem poprawkę PE nr 69 co do treści.

3) **Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski**

Inne poprawki nieujęte w stanowisku Rady po pierwszym czytaniu dotyczą:

- zmian w definicjach „umowy przewozu” (poprawka 13), „sprzedawcy biletów” (poprawka 14), „organizatora wycieczek” (poprawka 15) i „odwołania” (poprawka 16);
- proponowanych nowych definicji „przystępnych formatów” (poprawka 17);
- wzmianki o „osobach niezdolnych do samodzielnej podróży ze względu na podeszły lub młody wiek” (poprawka 34);
- dostosowania pomocy do indywidualnych potrzeb osób niepełnosprawnych lub osób z ograniczeniami ruchowymi (poprawka 35);

- konieczności dopilnowania, by pasażer otrzymywał potwierdzenie zgłoszenia potrzeby pomocy (poprawka 40);
- rekompensaty przyznawanej na mocy niniejszego rozporządzenia, która może być potrącana z dodatkowej przyznanej rekompensaty (poprawka 59);
- sankcji stosowanych w przypadku naruszeń przedmiotowego rozporządzenia, które mogłyby obejmować nakaz wypłaty rekompensaty (poprawka 68);
- poprawek 70, 71 i 72 dotyczących załączników do rozporządzenia.

III. WNIOSKI

Opracowując stanowisko po pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu. W odniesieniu do poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że ich znaczna część została odzwierciedlona w stanowisku po pierwszym czytaniu – co do ich ducha, częściowo lub w pełni.

STANOWISKO PRZYJĘTE PRZEZ RADĘ (UE) NR 5/2010 W PIERWSZYM CZYTANIU**w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004****Przyjęte przez Radę w dniu 11 marca 2010 r.****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/C 122 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii w dziedzinie przewozów drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi powinno mieć na celu m.in. zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, porównywalnego z poziomem ochrony zapewnianym w przypadku innych środków transportu. Ponadto należy w pełni uwzględnić ogólne wymogi ochrony konsumentów.
- (2) Ponieważ pasażer podróżujący drogą morską lub drogą wodną śródlądową jest słabszą stroną umowy przewozu, wszystkim pasażerom należy zapewnić minimalny poziom ochrony. Przewoźnicy powinni mieć możliwość oferowania pasażerom korzystniejszych warunków umownych od określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (3) Ochrona pasażerów powinna obejmować nie tylko usługi przewozu pasażerskiego między portami położonymi na terenie państw członkowskich, ale również usługi przewozu pasażerskiego między takimi portami a portami położonymi poza terytorium państw członkowskich, z uwzględnieniem ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku przewozów pasażerskich. Dlatego termin „przewoźnik unijny” powinien do celów niniejszego rozporządzenia być interpretowany jak najszerszej, ale nie powinien kolidować z odpowiadającymi mu terminami w innych unijnych aktach prawnych, np. rozporządzeniu Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego ⁽³⁾ i rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącym stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) ⁽⁴⁾.

(4) Jednolity rynek usług przewozów pasażerskich drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi powinien działać z korzyścią dla ogółu obywateli. W związku z tym osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej niezależnie od tego, czy spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem czy jakimikolwiek innymi czynnikami, powinny mieć możliwości korzystania z usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych porównywalne z możliwościami, jakimi dysponują inni obywatele. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawa w zakresie swobodnego przemieszczania się, do wolności wyboru oraz do niedyskryminacji.

(5) W świetle art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwości podróżowania drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi porównywalnych z możliwościami, jakimi dysponują inni obywatele, należy ustanowić przepisy dotyczące ich niedyskryminacji i pomocy im podczas podróży. Osoby te powinny mieć zatem dostęp do transportu i nie należy odmawiać im przewozu ze względu na ich niepełnosprawność lub brak sprawności ruchowej, z wyjątkiem określonych przez właściwe organy przypadków uzasadnionych względami zdrowia i bezpieczeństwa. Osoby te powinny mieć prawo do pomocy w portach i na pokładzie statków pasażerskich. W imię społecznej integracji tych osób powinny one otrzymywać taką pomoc bezpłatnie. Przewoźnicy powinni określić warunki dostępu, najlepiej przy użyciu europejskiego systemu normalizacji.

(6) Przy podejmowaniu decyzji dotyczących nowych portów i terminali oraz w ramach poważnych remontów organy odpowiedzialne za te obiekty powinny, gdy to konieczne, uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przewoźnicy również powinni, gdy to konieczne, uwzględniać potrzeby takich osób przy podejmowaniu decyzji dotyczących projektowania nowych statków pasażerskich i modernizowanych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ⁽⁵⁾ oraz dyrektywą 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 16 lipca 2009 r. (Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 89).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia ...

⁽³⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 4.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

- (7) Pomoc udzielana w portach znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego powinna m.in. umożliwiać osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej przemieszczenie się z wyznaczonego punktu przybycia do portu na statek pasażerski oraz ze statku pasażerskiego do wyznaczonego punktu odjazdu z portu, w tym wejście na pokład i zejście z pokładu statku.
- (8) Przy organizowaniu pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz przy szkoleniu swojego personelu przewoźnicy powinni współpracować z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W działaniach tych powinni również uwzględniać odpowiednie postanowienia międzynarodowej Konwencji i Kodeksu o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht przez marynarzy, a także zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie projektowania i eksploatacji statków pasażerskich, które odpowiadają potrzebom osób starszych i niepełnosprawnych.
- (9) Pasażerowie powinni być odpowiednio informowani w razie odwołania lub opóźnienia jakiegokolwiek usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego. Informacje te powinny ułatwiać pasażerom poczynienie niezbędnych przygotowań oraz w razie potrzeby uzyskanie informacji na temat połączeń alternatywnych.
- (10) Niedogodności doświadczane przez pasażerów w wyniku odwołania lub dużego opóźnienia podróży powinny być ograniczone. W tym celu pasażerom powinna przysługiwać odpowiednia opieka, a także prawo do odwołania podróży oraz do uzyskania zwrotu kosztu biletów lub do podróży zmienioną trasą na zadowalających warunkach.
- (11) W razie odwołania lub opóźnienia usługi przewozu pasażerskiego przewoźnicy powinni wypłacić pasażerom odszkodowanie, stanowiące pewien odsetek ceny biletu, chyba że odwołanie lub opóźnienie zachodzi ze względu na warunki pogodowe stwarzające zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statku lub ze względu na nadzwyczajne okoliczności, których nie dałoby się uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.
- (12) Warunki pogodowe stwarzające zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statku powinny obejmować w szczególności silne wiatry, wzburzone morze, silny prąd, trudne warunki lodowe i skrajnie wysoki lub niski poziom wody.
- (13) Nadzwyczajne okoliczności powinny obejmować w szczególności ataki terrorystyczne, spory pracownicze, wysadzenie na ląd wszelkich osób chorych, rannych lub zmarłych, operacje poszukiwawcze i ratownicze na morzu lub śródlądowych drogach wodnych, działania niezbędne, aby chronić środowisko, decyzje podjęte przez organy zarządzające ruchem lub władze portowe, lub decyzje podjęte przez właściwe organy w zakresie ładu i bezpieczeństwa publicznego, a także w odpowiedzi na pilne potrzeby transportowe.
- (14) Przewoźnicy powinni współpracować z zainteresowanymi stronami, organizacjami zawodowymi i organizacjami zrzeszającymi klientów, pasażerów, osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, na rzecz przyjęcia, na szczeblu krajowym lub europejskim, rozwiązań mających na celu doskonalenie opieki i pomocy oferowanej pasażerom w przypadku przerwania podróży, w szczególności w razie dużych opóźnień lub odwołania podróży.
- (15) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na prawa pasażerów przewidziane w dyrektywie Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek⁽¹⁾. Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania w przypadkach, gdy zorganizowana wycieczka zostaje odwołana z przyczyn innych niż odwołanie usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego.
- (16) Pasażerowie powinni być wyczerpująco informowani o prawach przysługujących im zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, tak aby mogli skutecznie z nich korzystać. Prawa pasażerów powinny obejmować uzyskanie informacji o usłudze przewozu pasażerskiego lub o rejsie wycieczkowym przed podróżą i w jej trakcie. Wszystkie istotne informacje udzielane pasażerom powinny być również udostępnione w formach przystępnych dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (17) Pasażerowie powinni mieć możliwość korzystania ze swoich praw w oparciu o odpowiednie procedury wnoszenia skarg wprowadzone przez przewoźników lub poprzez zgłaszanie skarg do organu lub organów wyznaczonych do tego celu przez państwo członkowskie. Przewoźnicy powinni ustosunkować się do skarg zgłaszanych przez pasażerów w określonym czasie, ze świadomością, że brak reakcji na skargę może zostać wykorzystany przeciwko nim.
- (18) Z uwzględnieniem procedur określonych przez państwo członkowskie w odniesieniu do składania skarg, skarga dotycząca pomocy udzielanej w porcie lub na pokładzie statku powinna w miarę możliwości być wnoszona do organu lub organów wyznaczonych do egzekwowania niniejszego rozporządzenia przez państwo członkowskie, na którego terytorium znajduje się port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, a w przypadku usług przewozu pasażerskiego realizowanych z państwa trzeciego – port, w którym schodzą na ląd.
- (19) Państwa członkowskie powinny zapewnić przestrzeganie niniejszego rozporządzenia oraz wyznaczyć właściwy organ lub organy odpowiedzialne za nadzór i egzekwowanie przepisów. Nadzór ten nie ma wpływu na prawo pasażerów do korzystania ze środków prawnych przed sądem zgodnie z prawem krajowym.
- (20) Państwa członkowskie powinny określić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich stosowanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

(¹) Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59.

(21) Zważywszy, że cele niniejszego rozporządzenia – mianowicie zapewnienie wysokiego poziomu ochrony i pomocy pasażerom we wszystkich państwach członkowskich oraz zapewnienie funkcjonowania podmiotów gospodarczych zgodnie ze zharmonizowanymi warunkami na jednolitym rynku – nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiary lub skutki proponowanych działań mogą zostać lepiej osiągnięte na szczeblu unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(22) Egzekwowanie niniejszego rozporządzenia powinno opierać się na rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 października 2004 r. w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów („rozporządzenie w sprawie współpracy w dziedzinie ochrony konsumentów”) (1). Należy zatem odpowiednio zmienić to rozporządzenie.

(23) Należy ściśle przestrzegać przepisów dyrektywy 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 (2) i egzekwować je, aby zapewnić poszanowanie prywatności osób fizycznych i prawnych oraz zagwarantować, że wymagane informacje i sprawozdania będą służyć wyłącznie wypełnianiu określonych w niniejszym rozporządzeniu obowiązków i nie zostaną użyte ze szkodą dla tych osób.

(24) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o której mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące następujących kwestii:

- a) niedyskryminacja pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników;
- b) niedyskryminacja osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomoc udzielana tym osobom;

- c) prawa pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi;
- d) minimalne informacje udostępniane pasażerom;
- e) rozpatrywanie skarg;
- f) ogólne zasady dotyczące egzekwowania przepisów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących:

- a) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego;
- b) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego;
- c) rejsem wycieczkowym, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Do tych pasażerów nie mają jednak zastosowania art. 16 ust. 2, art. 18, 19 oraz art. 20 ust. 1 i 4.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących:

- a) statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 36 pasażerów;
- b) statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób lub w przypadku, gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę; lub
- c) rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe.

3. Przez okres dwóch lat od dnia ... (*) państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia statki morskie poniżej 300 ton brutto eksploatowane w transporcie krajowym, pod warunkiem że prawa pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.

4. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi przewozu pasażerskiego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, umów o świadczenie usług publicznych lub usług zintegrowanych, pod warunkiem że prawa pasażerów przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.

(1) Dz.U. L 364 z 9.12.2004, s. 1.

(2) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

(*) Data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

5. Niniejsze rozporządzenie nie ustanawia wymogów technicznych nakładających na przewoźników, operatorów terminali ani inne podmioty obowiązku zmiany lub wymiany statków, infrastruktury, urządzeń w portach oraz w terminalach portowych.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania z przewozu jest ograniczona na skutek jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności umysłowej bądź upośledzenia umysłowego lub niepełnosprawności wynikającej z dowolnych innych przyczyn lub z wieku i której sytuacja wymaga właściwej uwagi oraz przystosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do jej szczególnych potrzeb;
- b) „terytorium państwa członkowskiego” oznacza terytorium, do którego zastosowanie ma Traktat, zgodnie z jego art. 355 i na warunkach w nim przewidzianych;
- c) „warunki dostępu” oznaczają odpowiednie normy, wytyczne i informacje dotyczące dostępu do terminali portowych i statków, wraz z istniejącymi w nich rozwiązaniami przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- d) „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną oferującą ogólnie dostępne przewozy w postaci usług przewozu pasażerskiego lub rejsów wycieczkowych;
- e) „przewoźnik unijny” oznacza przewoźnika z siedzibą na terytorium państwa członkowskiego lub oferującego transport w postaci usług przewozu pasażerskiego, który rozpoczyna lub kończy się na terytorium państwa członkowskiego;
- f) „usługa przewozu pasażerskiego” oznacza komercyjną usługę przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowaną według podanego do publicznej wiadomości rozkładu rejsów;
- g) „usługi zintegrowane” oznaczają połączone usługi przewozu realizowane w określonym obszarze geograficznym z wykorzystaniem jednego systemu informacyjnego, systemu biletowego i rozkładu jazdy;
- h) „wykonujący przewóz” oznacza osobę inną niż przewoźnik, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
- i) „śródlądowa droga wodna” oznacza dowolną naturalną lub sztuczną jednolitą część wód lub system połączonych jednolitych części wód, wykorzystywane do celów przewozu, jak np. jeziora, rzeki lub kanały, lub dowolne ich połączenie;
- j) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny posiadający udogodnienia i obiekty umożliwiające przyjmowanie statków, w którym pasażerowie regularnie wchodzą na pokład lub schodzą na ląd;
- k) „terminal portowy” oznacza terminal, obsługiwany przez pracowników przewoźnika lub operatora terminalu, w porcie wyposażonym w obiekty takie jak stanowiska odprawy, kasy biletowe lub poczekalnie, oraz dysponujący personelem, co umożliwia wchodzenie na pokład lub schodzenie na ląd pasażerów korzystających z usług przewozu pasażerskiego lub z rejsu wycieczkowego;
- l) „statek” oznacza jednostkę pływającą użytą do celów żeglugi po morskich lub śródlądowych drogach wodnych;
- m) „umowa przewozu” oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;
- n) „bilet” oznacza ważny dokument lub inny dowód zawarcia umowy przewozu;
- o) „sprzedawca biletów” oznacza każdego sprzedawcę detalicznego zawierającego umowy przewozu w imieniu przewoźnika;
- p) „biuro podróży” oznacza każdego sprzedawcę detalicznego działającego w imieniu pasażera w sprawach zawierania umów przewozu;
- q) „organizator wyjazdów grupowych” oznacza organizatora w rozumieniu art. 2 pkt 2) i 3) dyrektywy 90/314/EWG, nie będącego przewoźnikiem;
- r) „rezerwacja” oznacza rezerwację konkretnej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;
- s) „operator terminalu” oznacza podmiot prywatny lub publiczny na terytorium państwa członkowskiego odpowiedzialny za administrowanie i zarządzanie terminalem portowym;
- t) „rejs wycieczkowy” oznacza usługę przewozu świadczoną na morskiej lub śródlądowej drodze wodnej realizowaną wyłącznie dla przyjemności lub w celach rekreacyjnych, w uzupełnieniu której oferowane jest zakwaterowanie i inne elementy, obejmującą więcej niż dwa noclegi na statku;
- u) „incydent żeglugowy” oznacza rozbicie statku, jego wywrócenie, zderzenie lub wejście na mieliznę, wybuch lub pożar na statku lub uszkodzenie statku.

Artykuł 4

Bilety i niedyskryminacyjne warunki umowne

1. Przewoźnicy wystawiają pasażerowi bilet, chyba że prawo krajowe przewiduje inne dokumenty uprawniające do przewozu. Bilet może być wystawiony w formie elektronicznej.

2. Bez uszczerbku dla taryf socjalnych, warunki umowne i stawki stosowane przez przewoźników lub sprzedawców biletów są ogólnie dostępne bez jakiegokolwiek, bezpośredniej lub pośredniej, dyskryminacji ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika bądź sprzedawcy biletów w Unii.

Artykuł 5

Inne strony wykonujące

1. W przypadku gdy wykonywanie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia zostało powierzone wykonującemu przewóz, sprzedawcy biletów lub dowolnej innej osobie, przewoźnik, biuro podróży, organizator wyjazdów grupowych lub operator terminalu, którzy powierzyli wykonanie takich obowiązków, są odpowiedzialni za działania i zaniechania tej strony wykonującej w ramach zleconych jej czynności.

2. W uzupełnieniu ust. 1 strona, której przewoźnik, biuro podróży, organizator wyjazdów grupowych lub operator terminalu powierzyli wykonanie obowiązku, podlega w zakresie powierzonych obowiązków przepisom niniejszego rozporządzenia, w tym dotyczącym odpowiedzialności i środków obrony.

Artykuł 6

Wyłączenie uchylenia się od odpowiedzialności

Obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia nie mogą zostać ograniczone ani wyłączone, w szczególności poprzez odmienne postanowienia lub wyłączenia w umowie przewozu.

ROZDZIAŁ II

PRAWA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ SPRAWNOŚCI RUCHOWEJ

Artykuł 7

Prawo do przewozu

1. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub innego udostępnienia biletu ani przyjęcia danej osoby na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową.

2. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat.

Artykuł 8

Wyjątki i warunki specjalne

1. Niezależnie od art. 7 ust. 1 przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub innego udostępnienia biletu lub przyjęcia na pokład osoby ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową:

- a) ze względu na obowiązujące wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa określone w prawie międzynarodowym, unijnym lub krajowym lub ze względu na wymogi dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa określone przez właściwe organy;
- b) w przypadkach gdy konstrukcja statku pasażerskiego lub infrastruktura portu i jego wyposażenie, w tym terminali

portowych, uniemożliwia wejście na pokład lub zejście na ląd lub gdy przewóz osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej nie może być przeprowadzony w sposób bezpieczny lub nie jest wykonalny z punktu widzenia eksploatacyjnego.

2. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji lub wydania bądź udostępnienia biletu w inny sposób ze względów, o których mowa w ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych dokładają racjonalnie uzasadnionych starań, aby danej osobie zaproponować alternatywny transport z wykorzystaniem usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego realizowanych przez danego przewoźnika.

3. W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, posiadającej rezerwację lub bilet, która to osoba spełnia wymogi art. 11 ust. 2, odmówiono przyjęcia na pokład ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, osobie tej i wszelkim osobom towarzyszącym w rozumieniu ust. 4 niniejszego artykułu musi zostać zaofiarowany wybór pomiędzy zwrotem kosztów oraz zmianą trasy zgodnie z załącznikiem I. Prawo wyboru między podróżą powrotną a zmianą trasy jest uzależnione od spełnienia wszystkich wymogów w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa.

4. Na warunkach określonych w ust. 1 przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia pomocy potrzebnej tej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej. W przypadku usług przewozu pasażerskiego taka osoba towarzysząca jest przewożona bezpłatnie.

5. W przypadku gdy przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych powołują się na przepisy ust. 1 lub 4, niezwłocznie informują osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o konkretnych powodach zastosowania tych przepisów. O powodach tych osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej jest powiadamiana na piśmie nie później niż pięć dni roboczych po uzyskaniu tej informacji. W przypadku odmowy na podstawie ust. 1 lit. a) przywołuje się odpowiednie wymogi z zakresu zdrowia i bezpieczeństwa.

Artykuł 9

Dostęp i informacja

1. We współpracy z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej przewoźnicy i operatorzy terminali, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, określają lub stosują istniejące warunki niedyskryminacyjnego dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

2. Warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, są podawane do publicznej wiadomości przez przewoźników i operatorów terminali fizycznie lub w Internecie w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom.

3. Organizatorzy wyjazdów grupowych podają do publicznej wiadomości warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, mające zastosowanie do podróży, w tym zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, które są przez nich organizowane, sprzedawane lub oferowane na sprzedaż.

4. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych zapewniają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych we właściwych i przystępnych formach wszelkich istotnych informacji na temat warunków przewozu, podróży i warunków dostępu, w tym na temat rezerwacji i informacji on-line.

Artykuł 10

Prawo do uzyskania pomocy w portach i na pokładzie statków

Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 9 ust. 1 przewoźnicy i operatorzy terminali, w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji, udzielają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej bezpłatnej pomocy, szczególnie określonej w załącznikach II i III, w portach – w tym podczas wchodzenia na statek i schodzenia na ląd – oraz na pokładzie statków.

Artykuł 11

Warunki udzielania pomocy

1. Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji udzielają pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, jak przewidziano w art. 10, na następujących warunkach:

- a) przewoźnik lub operator terminalu muszą zostać powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie przynajmniej na dwa dni robocze przed koniecznością udzielenia pomocy, oraz;
- b) osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej musi pojawić się w porcie lub w wyznaczonym punkcie, o którym mowa w art. 12 ust. 3:
 - (i) w czasie określonym na piśmie przez przewoźnika, przy czym nie może on przypadać wcześniej niż 60 minut przed opublikowanym czasem wchodzenia na pokład, lub
 - (ii) jeżeli nie określono konkretnego czasu, nie później niż 60 minut przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży.

2. W uzupełnieniu ust. 1, osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powiadamiają przewoźnika w momencie dokonywania rezerwacji lub kupowania biletu w przedsprzedaży, jeżeli to możliwe, o szczególnych potrzebach w zakresie zakwaterowania lub miejsc siedzących lub o potrzebie wniesienia na pokład sprzętu medycznego, pod warunkiem że potrzeby te są w tym czasie znane.

3. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1 lit. a) i w ust. 2, może zawsze zostać złożone w biurze podróży lub u organizatora wyjazdów grupowych, u których zakupiono bilet. Jeżeli bilet obejmuje kilka podróży, wystarczające jest

jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazane zostaną odpowiednie informacje na temat terminów kolejnych podróży.

4. Jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z ust. 1 lit. a) oraz z ust. 2, przewoźnicy i operatorzy terminali podejmują wszelkie racjonalnie uzasadnione starania w celu zapewnienia udzielenia pomocy tak, aby osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła wejść na pokład, zejść na ląd i odbyć podróż statkiem.

5. W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszy uznany pies asystujący, pies ten jest kwaterowany razem z tą osobą, pod warunkiem że przewoźnik, biuro podróży lub organizator wyjazdów grupowych zostali powiadomieni zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi przewozu uznanych psów asystujących na statkach pasażerskich, o ile przepis takie istnieją.

Artykuł 12

Przyjmowanie powiadomień i wyznaczanie punktów spotkań

1. Przewoźnicy, operatorzy terminali, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych podejmują wszelkie środki niezbędne w celu przyjmowania powiadomień składanych zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. a) i art. 11 ust. 2. Obowiązek ten ma zastosowanie do wszystkich punktów sprzedaży, w tym sprzedaży telefonicznej i sprzedaży przez Internet.

2. W przypadku gdy biura podróży lub organizatorzy wyjazdów grupowych otrzymają powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie przekazują tę informację w czasie normalnych godzin pracy przewoźnikowi lub operatorowi terminalu.

3. Przewoźnicy i operatorzy terminali wyznaczają punkt wewnątrz lub na zewnątrz terminalu portowego, w którym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłosić swoje przybycie i potrzebę uzyskania pomocy. Punkt ten musi być wyraźnie oznakowany i muszą być w nim dostępne w przystępnej formie podstawowe informacje dotyczące terminalu portowego i udzielanej pomocy.

Artykuł 13

Normy jakości dotyczące pomocy

1. We współpracy z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej operatorzy terminali i przewoźnicy eksploatujący terminale portowe lub realizujący usługi przewozu pasażerskiego, którzy w poprzednim roku kalendarzowym dokonali przewozu więcej niż 100 000 pasażerów, ustalają w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji normy jakości pomocy określonej w załączniku II i III oraz, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, określają środki wymagane do spełnienia tych norm.

2. Normy jakości, o których mowa w ust. 1, są przez operatorów terminali i przewoźników podawane do wiadomości publicznej fizycznie lub w Internecie w przystępnych formach i w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom.

Artykuł 14

Szkolenie i instruktaż

Nie naruszając Międzynarodowej konwencji dotyczącej wymagań w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht dla marynarzy ani przepisów przyjętych zgodnie z poprawioną Konwencją o żegludze na Renie oraz Konwencją o żegludze na Dunaju, przewoźnicy oraz – w stosownych przypadkach – operatorzy terminali określają procedury szkolenia w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktażu, i zapewniają, aby:

- a) ich pracownicy, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku IV część A i B, oraz
- b) ich pracownicy, którzy w inny sposób są odpowiedzialni za rezerwację i sprzedaż biletów lub wchodzenie na pokład bądź schodzenie na ląd, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku IV część A.

Artykuł 15

Odszkodowanie za sprzęt ułatwiający poruszanie się lub inny sprzęt specjalistyczny

1. Przewoźnicy i operatorzy terminali ponoszą odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia sprzętu ułatwiającego poruszanie się lub innego sprzętu specjalistycznego używanego przez osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej, jeżeli do zdarzenia, które spowodowało straty, doszło z winy lub z powodu zaniedbania przewoźnika lub operatora terminalu. W przypadku strat spowodowanych incydem żeglugowym domniemywa się winę lub zaniedbanie przewoźnika.

2. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1, odpowiada wartości odtworzeniowej tego sprzętu lub, w odpowiednich przypadkach, kosztom jego naprawy.

3. Ust. 1 i 2 nie mają zastosowania, w przypadku gdy zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków⁽¹⁾.

4. Ponadto, dokłada się wszelkich starań, aby szybko dostarczyć tymczasowy sprzęt zastępczy.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PRZEWOŹNIKÓW I OPERATORÓW TERMINALI W PRZYPADKU PRZERWANIA PODRÓŻY

Artykuł 16

Informacje w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

1. W przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego przewoźnik lub, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu jak najszybciej, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży, informują pasażerów o sytuacji oraz powiadamiają ich o przypuszczalnym czasie

rozpoczęcia i zakończenia podróży, gdy tylko taka informacja będzie dostępna.

2. Jeżeli z powodu odwołania lub opóźnienia pasażerowie nie zdążą na połączenie w usłudze przewozu pasażerskiego, przewoźnik oraz, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu podejmują racjonalnie uzasadnione starania w celu poinformowania tych pasażerów o połączeniach alternatywnych.

3. Przewoźnik lub, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu zapewniają uzyskanie przez osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, w przystępnej formie.

Artykuł 17

Pomoc w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że rozpoczęcie usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego zostanie odwołane lub opóźni się o ponad 120 minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży, pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach portowych oferuje się bezpłatne przekąski, posiłki lub napoje, odpowiednio do czasu oczekiwania, pod warunkiem że są one dostępne lub mogą być dostarczone przy rozsądnym nakładzie środków.

2. W przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu powodującego konieczność co najmniej jednego noclegu lub pobytu dłuższego, niż planowany przez pasażera, przewoźnik oferuje pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach portowych, jeżeli jest to fizycznie wykonalne, oprócz przekąsek, posiłków lub napojów, o których mowa w ust. 1, odpowiednie zakwaterowanie, bezpłatnie, na pokładzie lub na lądzie oraz przewóz między terminalem portowym a miejscem zakwaterowania. W odniesieniu do każdego pasażera przewoźnik może ograniczyć całkowity koszt zakwaterowania na lądzie, z wyłączeniem przewozu w obu kierunkach między terminalem portowym a miejscem zakwaterowania, do kwoty 120 EUR.

3. Stosując przepisy ust. 1 i 2, przewoźnik zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszelkich osób im towarzyszących.

Artykuł 18

Zmiana trasy i zwrot kosztów w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa przewozu pasażerskiego będzie odwołana lub odjazd z terminalu portowego będzie opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowi niezwłocznie oferuje się następujący wybór:

- a) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego, w warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie;
- b) zwrot ceny biletu oraz, w odpowiednich przypadkach, bezpłatną powrotną usługę przewozu do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 24.

2. W przypadku gdy usługa przewozu pasażerskiego zostaje odwołana lub jeżeli odjazd jest opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowie mają prawo do takiej podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.

3. Zwrot, o którym mowa w ust. 1 lit. b) i ust. 2 jest dokonywany w ciągu 7 dni, gotówką, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekiem bankowym w wysokości pełnego kosztu biletu według ceny zakupu, za niewykonaną część lub części podróży oraz za już wykonaną część lub części podróży, jeżeli podróż nie prowadzi już w żaden sposób do realizacji pierwotnego planu podróży.

Artykuł 19

Odszkodowanie w formie obniżenia ceny biletu w przypadku opóźnionego zakończenia podróży

1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażerowie mogą domagać się od przewoźnika odszkodowania w przypadku opóźnionego przybycia do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu. Minimalny poziom odszkodowania wynosi 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej:

- a) godzinę w przypadku rejsu rozkładowego trwającego do czterech godzin;
- b) dwie godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż cztery godziny, ale nie przekraczającego ośmiu godzin;
- c) trzy godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż osiem godzin, ale nieprzekraczającego 24 godzin; lub
- d) sześć godzin w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż 24 godziny.

Jeżeli opóźnienie ponad dwukrotnie przekracza czas określony w lit. a) – d), odszkodowanie wynosi 50% ceny biletu.

2. Pasażerowie, którzy posiadają bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy i którzy napotykać na powtarzające się opóźnienia zakończenia podróży w okresie jego ważności, mogą dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przewoźnika. W warunkach tych określone są kryteria dotyczące stwierdzenia opóźnienia zakończenia podróży i sposób obliczania odszkodowania.

3. Odszkodowanie oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę przewozu pasażerskiego.

4. Gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie zakończenia podróży tam lub z powrotem obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za tę usługę przewozu pasażerskiego.

5. Wpłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może

mieć postać kuponów lub innych usług, o ile ich warunki są elastyczne, w szczególności w zakresie okresu ważności i miejsca docelowego. Na żądanie pasażera odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej.

6. Odszkodowanie za koszt biletu nie jest pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub koszty przesyłki. Przewoźnicy mogą określić kwotę minimalną, poniżej której odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość tej kwoty nie może przekraczać 10 EUR.

Artykuł 20

Zwolnienia

1. Art. 17, 18 i 19 nie mają zastosowania do pasażerów posiadających bilety otwarte, jeżeli czas odjazdu nie jest wyszczególniony, z wyjątkiem pasażerów posiadających bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy.

2. Art. 17 i 19 nie mają zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o odwołaniu lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli odwołanie lub opóźnienie wynikły z winy pasażera.

3. Art. 17 ust. 2 nie ma zastosowania w przypadku, gdy odwołanie lub opóźnienie są spowodowane warunkami pogodowymi, które zagrażają bezpieczeństwu użytkownika statku.

4. Art. 19 nie ma zastosowania w przypadkach, gdy odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznemu użytkownikowi statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

Artykuł 21

Dalsze roszczenia

Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia przed sądami krajowymi zgodnie z prawem krajowym odszkodowania za straty wynikające z odwołania lub opóźnienia usług przewozu, w tym na podstawie dyrektywy 90/314/EWG.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE INFORMACJI I SKARG

Artykuł 22

Prawo do informacji dotyczących podróży

Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji podczas całej podróży w przystępnych formach w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Artykuł 23

Informacje o prawach pasażerów

1. Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji zapewniają podawanie do publicznej wiadomości zarówno na statkach, jak i w terminalach portowych informacji dotyczących praw przysługujących pasażerom na mocy niniejszego rozporządzenia. Informacje te są podawane w przystępnych formach w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Przy podawaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

2. W celu spełnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, przewoźnicy i operatorzy terminali mogą korzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej, które jest im udostępniane.

3. Przewoźnicy i operatorzy terminali informują pasażerów we właściwy sposób na statkach i w terminalach portowych o danych kontaktowych organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów wyznaczonego przez państwo członkowskie na mocy art. 25 ust. 1.

Artykuł 24

Skargi

1. Przewoźnicy tworzą lub stosują istniejący mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem.

2. W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika, składa ją w ciągu dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna być ona zostać wykonana. W ciągu miesiąca od dnia wpłynięcia skargi przewoźnik powiadamia pasażera, że jego skarga została uznana, oddalona lub jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin, w jakim ma zostać udzielona ostateczna odpowiedź nie może być dłuższy niż trzy miesiące od dnia otrzymania skargi.

ROZDZIAŁ V

EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW I KRAJOWE ORGANY ODPOWIEDZIALNE ZA EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł 25

Organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza nowy lub istniejący organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia przestrzegania niniejszego rozporządzenia.

Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezawisły od przewoźników, organizatorów wyjazdów grupowych i operatorów terminali.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem.

3. Każdy pasażer może zgodnie z prawem krajowym wnieść skargę do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia.

Państwo członkowskie może postanowić że:

- a) na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę na podstawie niniejszego rozporządzenia do przewoźnika; lub
- b) krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza w odniesieniu do skarg dotyczących sporów, które nie zostały rozwiązane z zastosowaniem art. 24.

4. Państwa członkowskie, które postanowiły objąć niektóre usługi odstępstwem zgodnie z art. 2 ust. 4, zapewniają istnienie porównywalnego mechanizmu egzekwowania praw pasażerów.

Artykuł 26

Sprawozdanie dotyczące egzekwowania rozporządzenia

W dniu 1 czerwca ... (*) a następnie co dwa lata, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyznaczone na mocy art. 25 podają do publicznej wiadomości sprawozdanie ze swoich działań w ciągu poprzedzających dwóch lat kalendarzowych, zawierające w szczególności opis działań podjętych w celu wprowadzenia w życie przepisów niniejszego rozporządzenia, szczegółowe informacje na temat zastosowanych sankcji oraz dane statystyczne dotyczące skarg i zastosowanych sankcji.

Artykuł 27

Współpraca między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów

Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 25 ust. 1, wymieniają między sobą, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk w tym zakresie. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.

Artykuł 28

Sankcje

Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach w terminie do ...(**) i powiadamiają ją bezzwłocznie o wszystkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

(*) Dwa lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(**) Data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ VI

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 29

Sprawozdanie

W terminie do ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia. Sprawozdaniu w razie konieczności towarzyszą wnioski legislacyjne dotyczące dalszego szczegółowego wykonania przepisów niniejszego rozporządzenia lub zmieniające niniejsze rozporządzenie.

Artykuł 30

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 dodaje się punkt w brzmieniu:

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...
Przewodniczący

W imieniu Rady

...
Przewodniczący

„19. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2009 z dnia ... o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową (*).

(*) Dz.U. ...”.

Artykuł 31

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od ... (**).

(*) Trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(**) 36 miesięcy od daty opublikowania niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK I

Prawo do zwrotu kosztów lub zmiany trasy przysługujące osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w art. 8

1. W przypadku odesłania do niniejszego załącznika, osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej proponuje się do wyboru wybór:
 - a) — zwrot, w ciągu 7 dni, gotówką, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekiem bankowym całości kosztu biletu według ceny zakupu, za niewykonaną część lub części podróży oraz za już wykonaną część lub części podróży, jeżeli podróż nie prowadzi już w żaden sposób do realizacji pierwotnego planu podróży, a także, w stosownych przypadkach,
 - podróż powrotna do miejsca rozpoczęcia podróży, w najbliższym możliwym terminie; lub
 - b) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, w porównywalnych warunkach, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub
 - c) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, w porównywalnych warunkach, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności biletów.
 2. Ust. 1 lit. a) ma również zastosowanie do pasażerów, których podróż stanowi część pakietu, z wyjątkiem prawa do zwrotu kosztów, gdy to prawo wynika z dyrektywy 90/314/EWG.
 3. Jeżeli – w przypadku, gdy miasto lub region są obsługiwane przez kilka portów – przewoźnik oferuje pasażerowi podróż do alternatywnego portu, innego niż wskazany w rezerwacji, przewoźnik ponosi koszt przewozu pasażera z tego alternatywnego portu do portu wskazanego w rezerwacji lub do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z pasażerem.
-

ZAŁĄCZNIK II

Pomoc w portach, o której mowa w art. 10 i 13, w tym podczas wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd

- 1) Pomoc i rozwiązania niezbędne, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły:
 - poinformować o swoim przybyciu do terminalu portowego i zwrócić się o pomoc;
 - przemieścić się od wejścia do stanowiska odprawy (jeżeli takie istnieje) lub na statek;
 - dokonać odprawy i nadać bagaż, gdy to konieczne;
 - przejść ze stanowiska odprawy (jeżeli takie istnieje) na statek, przez punkty kontroli paszportowej i bezpieczeństwa;
 - wejść na pokład statku, korzystając z wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji;
 - przemieścić się od wejścia na pokład do części, w której znajdują się ich miejsca,
 - przechować i odebrać bagaż na statku;
 - przemieścić się ze swojego miejsca do wejścia na pokład;
 - zejść z pokładu statku, korzystając z udostępnionych wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji;
 - odebrać bagaż, gdy to konieczne, i przejść przez punkty kontroli paszportowej i celnej;
 - dostać się z hali bagażowej lub punktu zejścia z pokładu do wskazanego wyjścia;
 - w razie potrzeby przemieszczać się do toalet (jeżeli takie istnieją).
- 2) Jeżeli osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej pomaga osoba towarzysząca, należy zezwolić tej osobie na udzielanie, na życzenie, koniecznej pomocy w porcie oraz podczas wejścia na pokład i zejścia z pokładu.
- 3) Zajęcie się wszelkim niezbędnym sprzętem ułatwiającym poruszanie się, w tym wózkami inwalidzkimi z napędem elektrycznym.
- 4) Tymczasowe udostępnienie sprzętu ułatwiającego poruszanie się zastępującego sprzęt uszkodzony lub zagubiony, niekoniecznie identycznego.
- 5) W stosownych przypadkach, naziemna obsługa uznanych psów asystujących.
- 6) Podawanie w przystępnych formach informacji potrzebnych przy wchodzeniu na pokład i schodzeniu na ląd.

ZAŁĄCZNIK III

Pomoc na pokładzie statków, o której mowa w art. 10 i 13

1. Przewóz uznanych psów asystujących na statku, z zastrzeżeniem przepisów krajowych.
 2. Przewóz sprzętu medycznego oraz sprzętu umożliwiającego poruszanie się niezbędnego osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym wózków elektrycznych.
 3. Podawanie w przystępnych formach istotnych informacji o trasie.
 4. Podjęcie wszelkich niezbędnych starań w celu udostępnienia, na żądanie, miejsc siedzących stosownie do potrzeb osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej z zastrzeżeniem wymogów bezpieczeństwa i zależnie od dostępności.
 5. W razie potrzeby pomoc w przemieszczaniu się do toalet (jeżeli takie istnieją).
 6. Jeżeli osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej pomaga osoba towarzysząca, przewoźnik podejmuje wszelkie racjonalne starania, aby zapewnić takiej osobie miejsce lub kabinę obok danej osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.
-

ZAŁĄCZNIK IV

Szkolenie w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktaż, o których mowa w art. 14**A. Szkolenie w zakresie wiedzy na temat niepełnosprawności, w tym instruktaż**

Szkolenie w zakresie wiedzy na temat niepełnosprawności, w tym instruktaż, obejmuje:

- wiedzę i umiejętności potrzebne do właściwego reagowania na pasażerów z niepełnosprawnością fizyczną, niepełnosprawnością w zakresie narządów zmysłów (słuchu i wzroku), z niepełnosprawnością ukrytą lub z trudnościami w uczeniu się, w tym umiejętność właściwej oceny zróżnicowanych możliwości osób, których sprawność ruchowa, orientacja przestrzenna lub zdolności komunikacyjne mogą być ograniczone;
- bariery, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym bariery w zakresie postaw psychicznych, bariery środowiskowe/fizyczne i organizacyjne;
- uznane psy asystujące, w tym zadania i potrzeby psa asystującego;
- reagowanie w nieoczekiwanych sytuacjach;
- umiejętności interpersonalne i metody komunikacji z osobami z uszkodzeniem słuchu, z osobami z uszkodzeniem wzroku, z osobami z uszkodzeniem mowy i z osobami z trudnościami w uczeniu się;
- ogólna wiedza na temat wytycznych IMO związanych z zaleceniem w sprawie projektowania i eksploatacji statków pasażerskich odpowiadających potrzebom osób starszych i niepełnosprawnych.

B. Szkolenie w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym, w tym instruktaż

Szkolenie w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym, w tym instruktaż, obejmuje:

- umiejętność udzielania użytkownikom wózków inwalidzkich pomocy w przemieszczaniu się na wózek i z wózka;
 - umiejętności udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym z uznanym psem asystującym, z uwzględnieniem roli i potrzeb takich zwierząt;
 - techniki eskortowania pasażerów z uszkodzeniem wzroku oraz postępowania z uznanymi psami asystującymi i przewożenia ich;
 - znajomość rodzajów sprzętu, który może być wykorzystywany przez osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, a także umiejętność ostrożnego obchodzenia się z takim sprzętem;
 - użycie sprzętu umożliwiającego wsiadanie i wysiadanie oraz znajomość właściwych procedur wsiadania i wysiadania, chroniących bezpieczeństwo i godność osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - zrozumienie potrzeby niezawodnej i profesjonalnej pomocy. Również świadomość, że niektóre osoby niepełnosprawne mogą doświadczać podczas podróży uczucia zagrożenia ze względu na zależność od udzielenia pomocy;
 - znajomość zasad pierwszej pomocy.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 4 grudnia 2008 r. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów ⁽¹⁾.

W dniu 23 kwietnia 2009 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu ⁽²⁾.

W dniu 9 października 2009 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu rozporządzenia. Po redakcji dokonanej przez prawników lingwistów Rada w dniu 11 marca 2010 r. przyjęła stanowisko po pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

W trakcie prac Rada uwzględniła także opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Komitet Regionów odmówił wydania opinii.

II. ANALIZA STANOWISKA PO PIERWSZYM CZYTANIU

1. Przesłanki ogólne

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową jest jednym z elementów realizacji ogólnego celu Unii Europejskiej, który zakłada zwiększenie praw pasażerów, w szczególności osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi. Ustawodawstwo o podobnym charakterze zostało już przyjęte w odniesieniu do pasażerów podróżujących samolotami ⁽³⁾ lub koleją ⁽⁴⁾. Wniosek zawiera z jednej strony przepisy dotyczące niedyskryminacyjnego dostępu osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi, z drugiej strony – przepisy dotyczące prawa do pomocy, informacji i ewentualnie odszkodowania w przypadku opóźnień lub odwołań, w odniesieniu do wszystkich kategorii pasażerów.

Chociaż Rada zgadza się z Komisją, jeśli chodzi o cel wniosku, to jednak zaproponowała znaczne zmiany w stosunku do pierwotnego brzmienia. Niektóre z proponowanych przepisów były nie do przyjęcia, ponieważ nakładały na przewoźników i na administracje krajowe zbyt wielkie obciążenia administracyjne, nie tworząc jednocześnie wartości dodanej dla pasażerów, która równoważyłaby te niedogodności. Inne zostały przereformowane, aby uprościć i sprecyzować rozporządzenie.

Wynikające z tego podejścia stanowisko po pierwszym czytaniu w znacznym zakresie zmienia pierwotny wniosek Komisji, który został przereformowany i w którym skreślono pewne części tekstu. Oznacza to, że Rada nie przyjęła żadnych poprawek wprowadzonych w opinii Parlamentu Europejskiego z pierwszego czytania, które odnosiły się do skreślonych części.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Zakres zastosowania

Zakres geograficzny

Komisja zaproponowała, aby rozporządzenie odnosiło się do usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych w państwach członkowskich lub w portach w państwach członkowskich.

⁽¹⁾ Dok. 11990/08.

⁽²⁾ A6-0209/2009.

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1 oraz rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

Rada uważa, że wniosek Komisji należy ujednoznaczyć w tym względzie, aby uniknąć zakłóceń konkurencji między usługami przewozu pasażerskiego świadczonymi wewnątrz UE a na zewnątrz UE. W związku z tym stanowisko po pierwszym czytaniu doprecyzowuje wyżej wymienione przepisy. Wprowadza ono rozróżnienie między usługami przewozu pasażerskiego, w których port wejścia na pokład jest położony na terytorium państwa członkowskiego, a usługami przewozu pasażerskiego, w których port wejścia na pokład jest położony poza terytorium państwa członkowskiego, natomiast port zejścia z pokładu jest położony na terytorium państwa członkowskiego. W tym drugim przypadku rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie, jeżeli usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego. Z drugiej strony definicja przewoźnika unijnego powinna być interpretowana jak najszerzej, aby mogła objąć większość usług przewozu pasażerskiego między portami unijnymi a nieunijnymi. W odniesieniu do rejsów wycieczkowych rozporządzenie odnosi się wyłącznie do rejsów, w których port wejścia na pokład jest położony na terytorium państwa członkowskiego.

Ponadto Rada wprowadza definicję „terytorium państwa członkowskiego”.

Wyłączenia z zakresu zastosowania

Pierwotny wniosek Komisji w zasadzie obejmował wszystkie usługi przewozu pasażerskiego, niezależnie do liczby przewożonych pasażerów, odległości, celu podróży itd. Komisja przewidziała jedynie możliwość wyłączenia przez państwa członkowskie usług objętych zamówieniami publicznymi na usługi.

Rada uważa za ważne dostosowanie tych przepisów do tego, co jest praktycznie wykonalne i konieczne. W związku z tym wprowadza pewną liczbę wyłączeń; w tych przypadkach przepisy rozporządzenia nie będą miały zastosowania. Rada zgadza się wyłączyć z zakresu stosowania pasażerów podróżujących statkami posiadającymi certyfikat uprawniający do przewozu nie więcej niż 36 pasażerów, statkami, których załoga składa się z nie więcej niż trzech osób lub w przypadku, gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę transportu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę. Ponadto wyłączone są również rejsy spacerowe i krajoznawcze (inne niż rejsy wycieczkowe).

Oprócz tego państwa członkowskie mogą wyłączyć, na okres dwóch lat od daty zastosowania niniejszego rozporządzenia, statki morskie poniżej 300 ton brutto eksploatowane w transporcie krajowym. Jednak w przypadku gdy państwo członkowskie wybiera takie rozwiązanie, musi odpowiednio zagwarantować prawa pasażerów zgodnie z prawem krajowym. Państwa członkowskie mogą również zwolnić z przepisów niniejszego rozporządzenia usługi transportu pasażerskiego objęte obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, zamówieniami publicznymi na usługi lub usługami zintegrowanymi, pod warunkiem że prawa pasażerów są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.

Parlament Europejski w zasadzie przyjął takie samo podejście jak Komisja, choć dodał możliwość wyłączenia przez państwa członkowskie usług miejskich i podmiejskich (poprawka 10). Rada nie bierze tej poprawki pod uwagę, natomiast wyłączenia z zakresu stosowania zaproponowane przez Radę będą w praktyce oznaczały, że wiele usług tego rodzaju zostanie wyłączonych.

(ii) Prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Rada w pełni popiera cel przyjęty przez Komisję, jakim jest dopilnowanie, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej miały niedyskryminacyjny dostęp do transportu drogami wodnymi morskimi i śródlądowymi. Dlatego Rada ściśle trzyma się wniosku Komisji, oprócz pewnych uproszczeń i doprecyzowań.

W odniesieniu do wyjątków od prawa do transportu Komisja zaproponowała, aby osobie niepełnosprawnej można było odmówić transportu ze względu na wymogi bezpieczeństwa lub konstrukcję statku pasażerskiego. Rada dodała do tego wymogi zdrowotne, aby uwzględnić przypadki, w których stan zdrowia pasażera jest taki, że nie można zagwarantować bezpiecznego transportu tego pasażera.

W tym względzie Parlament Europejski zaproponował skreślenie wszelkich odniesień do wymogów bezpieczeństwa poprawki 1, 26 i 29) oraz dodanie odniesienia do realizacji transportu w sposób bezpieczny, godny i wykonalny eksploatacyjnie (poprawka 27). Te ostatnią poprawkę Rada uwzględniła w stanowisku po pierwszym czytaniu, oprócz słowa „godny”. Rada uważa, że nikt, oprócz samej osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, nie może decydować, czym jest realizowanie transportu w sposób godny i że tak decyzja nie powinna być podejmowana przez przewoźnika.

Zgodnie z pierwotnym wnioskiem przewoźnik mógł wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba, która jest w stanie przyjąć jej z pomocą. Zgodnie ze stanowiskiem Rady po pierwszym czytaniu, jeżeli przewoźnik stawia taki wymóg w odniesieniu do usługi przewozu pasażerskiego, osoba towarzysząca jest przewożona bezpłatnie.

W odniesieniu do pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej – pomoc taka jest świadczona pod warunkiem, że dana osoba powiadomi przewoźnika lub operatora terminalu z wyprzedzeniem co najmniej dwu dni roboczych (Komisja pierwotnie zaproponowała 48 godzin) i że stawi się w porcie lub w wyznaczonym miejscu co najmniej 60 minut przed czasem wejścia na pokład lub odjazdu. Ponadto, jeżeli dana osoba ma szczególne potrzeby w zakresie zakwaterowania, miejsca do siedzenia lub wniesienia na pokład sprzętu medycznego, pasażer powinien poinformować przewoźnika o takich potrzebach w momencie rezerwacji, jeżeli o nich w tym momencie wie. Ten dodatkowy wymóg, wprowadzony przez Radę, umożliwi przewoźnikowi wyjście naprzeciw tym szczególnym potrzebom i zaoferowanie danej osobie jak najlepszej usługi.

Niektóre z poprawek Parlamentu Europejskiego dotyczyły przekazywania informacji w formie dostępnej dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Poprawki te zostały uwzględnione przez Radę. To samo dotyczy poprawki Parlamentu odnoszącej się do zastąpienia słów „zwierzę towarzyszące” słowami „pies towarzyszący”.

(iii) *Obowiązki przewoźników i operatorów terminali w przypadku przerwania podróży*

Wniosek Komisji przewidywał prawo do informacji, pomocy (w tym posiłków, przekąsek i napojów oraz, ewentualnie, zakwaterowania hotelowego), zmiany trasy i zwrotu kosztów, a także odszkodowania związanego z ceną biletu dla wszystkich pasażerów w przypadku opóźnienia oraz, w niektórych przypadkach, odwołania usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego. Jednak odszkodowanie związane z ceną biletu nie byłoby wypłacane, gdyby opóźnienie lub odwołanie były spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego.

Rada zgadza się z zasadą, że przewoźnicy i operatorzy terminali powinni brać na siebie odpowiedzialność za pasażerów, a nawet rozszerzyła tę zasadę, tak aby obejmowała wszystkie przypadki odwołań. Niemniej w pewnych przypadkach nie jest możliwe lub wykonalne bez nieuzasadnionych nakładów np. podanie informacji o opóźnieniu w bezobsługowym porcie. W związku z tym stanowisko Rady po pierwszym czytaniu wprowadza pojęcie terminali portowych, tzn. terminali z obsługą w porcie z określonymi funkcjami i personelem (np. odprawa, kasy biletowe, poczekalnia). Niektóre obowiązki przewoźników i operatorów terminali mają zastosowanie jedynie wobec pasażerów odpływających z takich terminali. Tak jest w przypadku informacji i pomocy oraz, do pewnego stopnia, w przypadku zmiany trasy i zwrotu kosztów.

Inną przesłanką, na której opiera się stanowisko Rady po pierwszym czytaniu, jest bezpieczeństwo na morzu. Aby uniknąć sytuacji, w których przewoźnicy, z pobudek ekonomicznych, wyruszają w morze lub wykonują przewóz ze zbyt wielką prędkością w warunkach zagrażających bezpiecznej eksploatacji statku, wprowadzono zwolnienie z obowiązku zapewniania w takich przypadkach zakwaterowania lub odszkodowania związanego z ceną biletu. Ponadto pojęcia złych warunków pogodowych i nadzwyczajnych okoliczności są objaśnione w sposób niewyczerpujący w dwóch motywach. Wprowadzono dalsze wyjątki od prawa do pomocy i odszkodowania, w przypadku gdy pasażer został poinformowany o odwołaniu lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub w przypadku gdy sam pasażer jest przyczyną odwołania lub opóźnienia. Przewoźnikowi dano również możliwość ograniczenia kosztu zakwaterowania do 120 EUR i wprowadzenia minimalnego progu, poniżej którego odszkodowania nie będą wypłacane (bilety o cenie nieprzekraczającej 10 EUR).

Parlament Europejski zaproponował wyjątki ze względu na siłę wyższą (poprawki 23 i 60) lub w przypadku, gdy odwołanie lub opóźnienie zostały podane do wiadomości z wyprzedzeniem (poprawka 59). Rada dostosowała się do ducha tych poprawek. Ponadto Parlament zaproponował ograniczenie kosztu zakwaterowania do poziomu dwukrotności ceny biletu (poprawka 53). Rada uważa, że w pewnych przypadkach jest to niekorzystne dla pasażerów i przewoźników i sądzi, że ograniczenie do 120 EUR jest bardziej racjonalne, zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników.

(iv) *Rozpatrywanie skarg i krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów*

Wniosek Komisji zawiera szczegółowe przepisy dotyczące sposobu rozpatrywania skarg przez przewoźników – określając w szczególności daleko sięgające konsekwencje prawne niereagowania na skargi – oraz dotyczące wyznaczenia i zakresu odpowiedzialności i krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów.

Rada, zgadzając się co do zasady z wnioskiem – w szczególności z tym, że przewoźnicy powinni reagować na skargi klientów – wprowadza do systemu większą elastyczność, aby uniknąć nieprzewidzianych konsekwencji dla systemów prawnych lub struktur administracyjnych państw członkowskich.

Parlament Europejski zasugerował, by każde państwo członkowskie wyznaczyło tylko jeden krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów (poprawki 5, 6, 66, 67 i 68) i by to państwa członkowskie, a nie przewoźnicy, ustanawiały niezależny mechanizm rozpatrywania skarg (poprawka 65). Jednak, ze względu na przywołaną uprzednio elastyczność, Rada nie uważa za właściwe ograniczania w taki sposób pola manewru państw członkowskich. Parlament zaproponował ponadto, aby krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów były niezależne od wszelkich wpływów komercyjnych (poprawka 66). Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu natomiast przewiduje, że organy te powinny być niezależne od przewoźników, organizatorów wyjazdów grupowych i operatorów terminali.

(v) *Data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia*

Komisja zaproponowała, by rozporządzenie w całości zaczęło obowiązywać dwa lata po publikacji, przy czym niektóre przepisy miałyby zacząć obowiązywać już rok po publikacji.

Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu przewiduje, że całe rozporządzenie zacznie obowiązywać trzy lata po publikacji.

3. **Inne zagadnienia dotyczące polityki**

Rada postanawia uprościć tytuł rozporządzenia.

Rada postanawia sprecyzować przepisy dotyczące podzlecenia pewnych obowiązków wpływających z niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie ogólnego artykułu dotyczącego innych stron wykonujących.

Rada postanawia skreślić wymóg, aby przewoźnicy prowadzili odrębną rachunkowość kosztów świadczenia pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych, w szczególności u niewielkich przewoźników. W tym samym duchu Rada postanawia ograniczyć jedynie do większych operatorów terminali i przewoźników obowiązek ustanawiania norm jakości takiej pomocy, a także ograniczyć wymogi dotyczące szkolenia i instruktażu w zakresie niepełnosprawności jedynie do tych kategorii pracowników, w których rzeczywiście jest to potrzebne.

4. **Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski**

Inne poprawki nieujęte w stanowisku po pierwszym czytaniu dotyczą:

- uwzględniania potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej we wszystkich przypadkach, kiedy porty, terminale i statki pasażerskie są przeprojektowywane lub modernizowane, bez zastrzeżenia „gdy jest to konieczne” (poprawka 2);
- przepisów regulujących wchodzenie na pokład osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej bez uszczerbku dla ogólnych przepisów dotyczących wchodzenia pasażerów na pokład (poprawka 3);
- zwrócenia się do Komisji o zaproponowanie jednoznacznych przepisów dotyczących praw pasażerów w punktach transferu między transportem lądowym a morskim lub wodnym śródlądowym (poprawka 7);
- horyzontalnego podejścia ustawodawczego, obejmującego wszystkie rodzaje transportu w przypadku przyszłej inicjatywy ustawodawczej odnoszącej się do praw pasażerów (poprawka 8);

- ujęcia niepełnosprawności psychospołecznej w definicji osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 11);
- zmian w definicji „umowy przewozu” (poprawka 14) i „sprzedawcy biletów” (poprawka 15);
- proponowanych definicji „przystępnych form” (poprawka 18), „pasażera” (poprawka 19), „przybycia” (poprawka 20), „odjazdu” (poprawka 21), ceny biletu (poprawka 22) i siły wyższej (poprawka 23);
- przepisów dotyczących dostępu w odniesieniu do transportu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej; przepisy te powinny być ustanowione pod nadzorem krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów i powinny obejmować osoby towarzyszące oraz dostępność zainstalowanych urządzeń pomocniczych (poprawka 31);
- udzielania pisemnego potwierdzenia pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 34);
- dostosowania pomocy do indywidualnych potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 35);
- odpowiedzialności organu zarządzającego portem za dopilnowanie, by port był dostępny dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 37);
- możliwości uzgodnienia, między osobą udzielającą pomocy a pasażerem, krótszego okresu powiadomienia o potrzebie pomocy (poprawka 38);
- potrzeby dopilnowania, by pasażer otrzymywał potwierdzenie zgłoszenia potrzeby pomocy (poprawka 39);
- obowiązku dostarczania przez przewoźnika sprzętu zastępczego odpowiedniego do potrzeb danego pasażera, jeżeli sprzęt ułatwiający poruszanie się został uszkodzony podczas podróży (poprawka 50);
- w przypadku opóźnienia pasażerowi przysługuje zwrot ceny biletu jedynie wtedy, jeżeli postanawia nie kontynuować podróży z wykorzystaniem tego samego przewoźnika (poprawka 54);
- odszkodowań przyznawanych na mocy niniejszego rozporządzenia, które mogą być potrącane z dodatkowego przyznanego odszkodowania (poprawka 61);
- sankcji stosowanych w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia, które mogłyby obejmować nakaz wypłaty odszkodowania (poprawka 70);
- poprawek 71, 72 i 75 dotyczących załączników do rozporządzenia.

III. WNIOSKI

Opracowując stanowisko po pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną w pierwszym czytaniu. W odniesieniu do poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że ich znaczna część została odzwierciedlona w stanowisku po pierwszym czytaniu – co do ich ducha, częściowo lub w pełni.

STANOWISKO PRZYJĘTE PRZEZ RADĘ (UE) NR 6/2010 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie nowej żywności, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1331/2008 oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 258/97 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1852/2001

Przyjęte przez Radę w dniu 15 marca 2010 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 122 E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Swobodny przepływ bezpiecznej i zdrowej żywności jest niezwykle ważnym aspektem rynku wewnętrznego i przyczynia się znacznie do zachowania zdrowia i dobrego samopoczucia obywateli oraz do realizacji ich interesów społecznych i gospodarczych. Różnice między krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi dotyczącymi oceny bezpieczeństwa i wydawania zezwoleń dotyczących nowej żywności mogą utrudniać jej swobodny przepływ, stwarzając tym samym nierówne warunki konkurencji.
- (2) Realizując polityki Unii, należy zapewnić wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego. W stosownych przypadkach należy zwrócić należytą uwagę na ochronę środowiska i dobrostan zwierząt.
- (3) Unijne przepisy dotyczące nowej żywności ustanowiono rozporządzeniem (WE) nr 258/97 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 stycznia 1997 r. dotyczącym nowej żywności i nowych składników żywności ⁽³⁾ oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1852/2001 z dnia 20 września 2001 r. ustanawiającym szczegółowe zasady udostępniania opinii publicznej niektórych informacji oraz ochrony informacji przekazywanych na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 258/97 ⁽⁴⁾. Dla zachowania jasności rozporządzenie (WE) nr 258/97 i rozporządzenie (WE) nr 1852/2001 powinny zostać uchylone, a rozporządzenie (WE) nr 258/97 powinno zostać zastąpione niniejszym rozporządzeniem. Zalecenie Komisji 97/618/WE z dnia 29 lipca

1997 r. dotyczące aspektów naukowych i sposobu przedstawienia informacji niezbędnych do uzasadnienia wniosków o wprowadzenie na rynek nowej żywności i nowych składników żywności oraz opracowania wstępnych sprawozdań oceniających na podstawie rozporządzenia (WE) nr 258/97 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾ powinno zatem stać się nieaktualne w odniesieniu do nowej żywności.

- (4) Aby zapewnić ciągłość w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 258/97, nadal powinno obowiązywać kryterium, zgodnie z którym jako nowa żywność klasyfikowana jest taka żywność, która nie była w znacznym stopniu wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed wejściem w życie rozporządzenia (WE) nr 258/97, a mianowicie przed dniem 15 maja 1997 r. Wykorzystywanie w Unii odnosi się do wykorzystywania w państwach członkowskich niezależnie od daty ich przystąpienia do Unii Europejskiej.
- (5) Stosuje się rozporządzenie (WE) nr 178/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2002 r. ustanawiające ogólne zasady i wymagania prawa żywnościowego, powołujące Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności oraz ustanawiające procedury w zakresie bezpieczeństwa żywności ⁽⁶⁾. Obowiązująca definicja nowej żywności powinna zostać doprecyzowana i uaktualniona poprzez zastąpienie istniejących obecnie kategorii odniesieniem do ogólnej definicji żywności zawartej w tym rozporządzeniu.
- (6) Trzeba również doprecyzować, że żywność należy uważać za nową, jeżeli wytworzono ją za pomocą technologii produkcji niestosowanej dotychczas w produkcji żywności w Unii. Zwłaszcza nowe technologie w hodowli i w zakresie procesów produkcji żywności, które mają wpływ na żywność, a przez to mogą wpływać na bezpieczeństwo żywności, powinny zostać objęte niniejszym rozporządzeniem. Do nowej żywności należy w związku z tym zaliczać żywność pochodzącą ze zwierząt uzyskanych nietradycyjnymi metodami hodowlanymi oraz ich potomstwa, żywność pochodzącą z roślin uzyskanych nietradycyjnymi metodami hodowlanymi, żywność wytwarzaną w nowych procesach produkcji, które mogą mieć wpływ na żywność

⁽¹⁾ Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 81.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), stanowisko Rady przyjęte w pierwszym czytaniu z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 43 z 14.2.1997, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 253 z 21.9.2001, s. 17.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 253 z 16.9.1997, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 31 z 1.2.2002, s. 1.

oraz żywność zawierającą nanomateriały techniczne lub się z nich składającą. Żywności pochodzącej z nowych odmian roślin lub ras zwierząt uzyskanych tradycyjnymi metodami hodowlanymi nie należy uważać za nową żywność. Należy ponadto doprecyzować, że żywność z państw trzecich, która jest nowa w Unii, można uważać za tradycyjną jedynie, gdy pochodzi z produkcji podstawowej zdefiniowanej w rozporządzeniu (WE) nr 178/2002, zarówno gdy jest przetworzona, jak i nieprzetworzona (np. owoce, dżemy, soki owocowe). Żywność w ten sposób uzyskana nie powinna jednak obejmować żywności wyprodukowanej ze zwierząt lub roślin, wobec których stosowano nietradycyjne metody hodowlane ani żywności wyprodukowanej z potomstwa takich zwierząt, ani też żywności, do której zastosowano nowy proces produkcyjny.

- (7) Jednak w świetle wydanej w dniu 16 stycznia 2008 r. opinii Europejskiej Grupy ds. Etyki w Nauce i Nowych Technologiach, ustanowionej decyzją Komisji z dnia 16 grudnia 1997 r., oraz przyjętej w dniu 15 lipca 2008 r. opinii Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Żywności, techniki klonowania zwierząt, takie jak transfer jądra komórki somatycznej, mają cechy szczególne, które wskazują, że niniejsze rozporządzenie nie może obejmować wszystkich kwestii dotyczących klonowania. Dlatego też żywność wyprodukowana ze zwierząt otrzymanych z zastosowaniem techniki klonowania oraz żywność wyprodukowana z potomstwa tych zwierząt powinna być przedmiotem sprawozdania składanego przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, a następnie w stosownych przypadkach powinna być przedmiotem wniosku ustawodawczego. W razie przyjęcia przepisów szczególnych, zakres stosowania niniejszego rozporządzenia powinien zostać odpowiednio dostosowany.
- (8) Należy przyjąć środki wykonawcze w celu ustalenia kryteriów, które ułatwią ocenę tego, czy żywność była w znacznym stopniu wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r. Jeśli przed tą datą żywność była wykorzystywana wyłącznie jako suplement żywnościowy lub w suplemencie żywnościowym, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2002/46/WE⁽¹⁾, należy zezwolić na wprowadzanie jej na rynek w Unii po tej dacie w celu takiego samego wykorzystania, bez uważania jej za nową żywność. Takie wykorzystywanie żywności jako suplementu żywnościowego lub w suplemencie żywnościowym nie powinno jednak być brane pod uwagę przy ocenie tego, czy dana żywność była w znacznym stopniu wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi

przed dniem 15 maja 1997 r. Dlatego wykorzystanie danej żywności inne niż jako suplementu żywnościowego lub w suplemencie żywnościowym wymaga uzyskania zezwolenia zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

- (9) Stosowanie nanomateriałów technicznych w produkcji żywności mogłoby wzrastać wraz z dalszym rozwojem technologii. W celu zapewnienia wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego, swobodnego przepływu towarów i pewności prawa dla przedsiębiorców, konieczne jest opracowanie spójnej definicji nanomateriałów technicznych na poziomie międzynarodowym. Unia powinna dążyć do osiągnięcia porozumienia co do definicji na odpowiednich forach międzynarodowych. W przypadku osiągnięcia takiego porozumienia, należy odpowiednio dostosować definicję nanomateriałów technicznych zawartą w niniejszym rozporządzeniu.
- (10) Produkty żywnościowe wyprodukowane ze składników żywności, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności przez zmianę składników żywności, ich składu lub ilości, nie powinny być uznawane za nową żywność. Jednak zmiany składnika żywności, np. selektywne wyciągi lub wykorzystanie innych części rośliny, które dotychczas nie były wykorzystywane w Unii do spożycia przez ludzi, powinny nadal być objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (11) Przepisy dyrektywy 2001/83/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 listopada 2001 r. w sprawie wspólnotowego kodeksu odnoszącego się do produktów leczniczych stosowanych u ludzi⁽²⁾ powinny być stosowane w przypadku gdy produkt, przy uwzględnieniu wszystkich jego cech charakterystycznych, może być objęty zarówno definicją „produktu leczniczego”, jak i definicją produktu podlegającego innym przepisom unijnym. W związku z tym jeśli państwo członkowskie ustali zgodnie z dyrektywą 2001/83/WE, że dany produkt jest produktem leczniczym, powinno ono mieć możliwość ograniczenia wprowadzania na rynek takiego produktu zgodnie z prawem unijnym. Ponadto produkty lecznicze są wyłączone z definicji żywności określonej w rozporządzeniu (WE) nr 178/2002 i nie powinny być objęte niniejszym rozporządzeniem.
- (12) Nowa żywność, która uzyskała zezwolenie na mocy rozporządzenia (WE) nr 258/97, powinna zachować swój status nowej żywności, jednak na jej nowe wykorzystanie każdorazowo konieczne powinno być uzyskanie zezwolenia.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2002/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 czerwca 2002 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do suplementów żywnościowych (Dz.U. L 183 z 12.7.2002, s. 51).

⁽²⁾ Dz.U. L 311 z 28.11.2001, s. 67.

- (13) Żywność przeznaczona do celów technologicznych lub genetycznie zmodyfikowana nie powinna być objęta zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. W związku z tym z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyłączyć genetycznie zmodyfikowaną żywność wchodzącą w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1829/2003⁽¹⁾, żywność wykorzystywaną jedynie jako dodatki do żywności wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1333/2008⁽²⁾, środki aromatyzujące wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1334/2008⁽³⁾, enzymy wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1332/200⁽⁴⁾ oraz rozpuszczalniki do ekstrakcji wchodzące w zakres stosowania dyrektywy 2009/32/WE⁽⁵⁾.
- (14) Stosowanie witamin i składników mineralnych regulują szczegółowe przepisy sektorowe prawa żywnościowego. W związku z tym z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyłączyć witaminy i składniki mineralne wchodzące w zakres stosowania dyrektywy 2002/46/WE, rozporządzenia (WE) nr 1925/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie dodawania do żywności witamin i składników mineralnych oraz niektórych innych substancji⁽⁶⁾ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/39/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie środków spożywczych specjalnego przeznaczenia żywieniowego (przekształcenie)⁽⁷⁾. Te szczegółowe akty prawne nie dotyczą jednak przypadków, gdy witaminy i składniki mineralne, które uzyskały zezwolenie, są uzyskiwane przy zastosowaniu metod produkcji lub nowych źródeł, które nie były wzięte pod uwagę, gdy wydawano zezwolenie. Dlatego też do czasu wprowadzenia zmiany do tych szczegółowych aktów prawnych, takie witaminy i składniki mineralne nie powinny być wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, gdy metody produkcji lub nowe źródła powodują istotne zmiany w składzie lub strukturze witamin lub składników mineralnych, co z kolei ma wpływ na ich wartość odżywczą, sposób, w jaki podlegają metabolizmowi lub poziom substancji niepożądanych.
- (15) Nowa żywność, inna niż witaminy i składniki mineralne, przeznaczona do specjalnego zastosowania żywieniowego, wzbogacania żywności lub jako suplementy żywnościowe, powinna być oceniana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Powinna ona również nadal podlegać przepisom zawartym w dyrektywie 2002/46/WE, w rozporządzeniu (WE) nr 1925/2006, w dyrektywie 2009/39/WE oraz w dyrektywach szczególnych, o których mowa w dyrektywie 2009/39/WE i w załączniku I do niej.
- (16) Określenie, czy żywność była w znacznym stopniu wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r. powinno opierać się na informacjach dostarczonych przez podmioty działające w sektorze spożywczym oraz w stosownych przypadkach na innych informacjach dostępnych w państwach członkowskich. W przypadku gdy brak jest informacji na temat spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r. lub informacje te są niewystarczające, należy wprowadzić prostą i przejrzystą procedurę gromadzenia tych informacji, z udziałem Komisji, państw członkowskich i wszelkich zainteresowanych stron.
- (17) Nowa żywność powinna być wprowadzana na rynek w Unii tylko wtedy, gdy jest bezpieczna i nie wprowadza konsumenta w błąd. Ponadto w przypadku, gdy nowa żywność jest przeznaczona do zastąpienia innej żywności, nie powinna się różnić od tej żywności w sposób, który byłby niekorzystny pod względem żywieniowym dla konsumenta.
- (18) Konieczne jest zastosowanie zharmonizowanej scentralizowanej procedury oceny bezpieczeństwa i wydawania zezwoleń, która jest skuteczna, ograniczona w czasie i przejrzysta. W celu dalszej harmonizacji różnych procedur wydawania zezwoleń dotyczących żywności, ocenę bezpieczeństwa nowej żywności i umieszczanie jej w wykazie unijnym należy przeprowadzać zgodnie z procedurą określoną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1331/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. ustanawiającym jednolitą procedurę wydawania zezwoleń na stosowanie dodatków do żywności, enzymów spożywczych i środków aromatyzujących⁽⁸⁾, która powinna mieć zastosowanie we wszystkich przypadkach, w których niniejsze rozporządzenie nie przewiduje odstępstwa. Po otrzymaniu wniosku o wydanie zezwolenia dotyczącego nowej żywności Komisja powinna ocenić ważność i zasadność wniosku. Zezwolenie dotyczące nowej żywności powinno również uwzględniać inne czynniki odnoszące się do przedmiotowej kwestii, w tym czynniki związane z etyką, środowiskiem, dobrostanem zwierząt oraz zasadę ostrożności.
- (19) Ponadto należy określić kryteria oceny potencjalnych zagrożeń wynikających z nowej żywności. W celu zapewnienia zharmonizowanej naukowej oceny nowej żywności, takie oceny powinny być prowadzone przez Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności („urząd”).
- (20) Obecnie informacje na temat zagrożeń związanych z nanomateriałami technicznymi są niewystarczające. W celu lepszej oceny ich bezpieczeństwa Komisja, we współpracy z urzędem, powinna opracować testowe metody uwzględniające cechy szczególne nanomateriałów technicznych.
- (1) Rozporządzenie (WE) nr 1829/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 września 2003 r. w sprawie genetycznie zmodyfikowanej żywności i paszy (Dz.U. L 268 z 18.10.2003, s. 1).
- (2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1333/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie dodatków do żywności (Dz.U. L 354 z 31.12.2008, s. 16).
- (3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1334/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie środków aromatyzujących i niektórych składników żywności o właściwościach aromatyzujących do użycia w oraz na środkach spożywczych (Dz.U. L 354 z 31.12.2008, s. 34).
- (4) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1332/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie enzymów spożywczych (Dz.U. L 354 z 31.12.2008, s. 7).
- (5) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/32/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych państw członkowskich dotyczących rozpuszczalników do ekstrakcji stosowanych w produkcji środków spożywczych i składników żywności (przekształcenie) (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 3).
- (6) Dz.U. L 404 z 30.12.2006, s. 26.
- (7) Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 21.
- (8) Dz.U. L 354 z 31.12.2008, s. 1.

- (21) W celu uproszczenia procedur wnioskodawcy powinni mieć możliwość składania jednego wniosku dotyczącego żywności regulowanej różnymi przepisami sektorowymi prawa żywnościowego. W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1331/2008. W następstwie wejścia w życie traktatu z Lizbony w dniu 1 grudnia 2009 r., Unia Europejska zastąpiła Wspólnotę Europejską i stała się jej następcą prawnym, i słowo „Wspólnota” należy zastąpić w całym tekście tego rozporządzenia słowem „Unia”.
- (22) Jeśli tradycyjna żywność z państw trzecich znajduje się w wykazie tradycyjnej żywności z państw trzecich, powinna istnieć możliwość wprowadzania jej na rynek w Unii pod warunkami, które odpowiadają warunkom, dla których wykazano historię bezpiecznego stosowania żywności. Jeśli chodzi o ocenę i zarządzanie w zakresie bezpieczeństwa tradycyjnej żywności z państw trzecich, należy uwzględnić historię bezpiecznego stosowania tej żywności w państwie, z którego dana żywność pochodzi. Historia bezpiecznego stosowania żywności nie powinna obejmować zastosowań innych niż żywnościowe ani tych, które wykraczają poza ramy normalnej diety.
- (23) W stosownych przypadkach i opierając się na wynikach oceny bezpieczeństwa, należy wprowadzić wymogi dotyczące monitorowania stosowania nowej żywności przeznaczonej do spożycia przez ludzi po jej wprowadzeniu na rynek.
- (24) Umieszczenie nowej żywności w unijnym wykazie nowej żywności lub w wykazie tradycyjnej żywności z państw trzecich nie powinno wpływać na możliwość dokonania oceny skutków ogólnej konsumpcji substancji, którą dodano do tej żywności lub stosowano w jej produkcji, lub porównywalnego produktu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1925/2006.
- (25) W szczególnych okolicznościach, w celu stymulowania badań i rozwoju w przemyśle rolno-spożywczym, a przez to również innowacji, należy chronić nowo uzyskane dowody naukowe i zastrzeżone dane dostarczone na poparcie wniosku o umieszczenie nowej żywności w wykazie unijnym. Te dane i informacje przez określony czas nie powinny być wykorzystywane na rzecz kolejnego wnioskodawcy bez zgody wcześniejszego wnioskodawcy. Ochrona danych naukowych dostarczonych przez jednego wnioskodawcę nie powinna uniemożliwiać innym wnioskodawcom starań o umieszczenie nowej żywności w wykazie unijnym na podstawie ich własnych danych naukowych.
- (26) Nowa żywność podlega ogólnym wymogom w zakresie etykietowania określonym w dyrektywie 2000/13/WE⁽¹⁾ oraz w stosownych przypadkach wymogom w zakresie oznaczania wartości odżywczej określonym w dyrektywie 90/496/EWG⁽²⁾. W niektórych przypadkach niezbędne
- może okazać się zamieszczenie na etykiecie dodatkowych informacji, zwłaszcza odnoszących się do opisu żywności, jej źródła lub warunków stosowania. Dlatego, kiedy nowa żywność jest umieszczana w wykazie unijnym lub w wykazie tradycyjnej żywności z państw trzecich, mogą zostać nałożone szczególne warunki dotyczące stosowania lub obowiązki w zakresie etykietowania, które mogłyby między innymi odnosić się do szczególnych cech lub właściwości żywności, takich jak skład, wartość odżywcza lub skutki odżywcze i zamierzone przeznaczenie żywności, lub do względów etycznych lub wpływu na zdrowie określonych grup ludności.
- (27) Rozporządzenie (WE) nr 1924/2006⁽³⁾ harmonizuje przepisy państw członkowskich odnoszące się do oświadczeń żywieniowych i zdrowotnych. Oświadczenia dotyczące nowej żywności powinny być zatem dokonywane wyłącznie zgodnie z tym rozporządzeniem.
- (28) W stosownych przypadkach można konsultować się z Europejską Grupą ds. Etyki w Nauce i Nowych Technologiach celem zasięgnięcia opinii w sprawie zagadnień etycznych dotyczących wprowadzania na rynek w Unii nowej żywności.
- (29) Nowa żywność wprowadzona na rynek w Unii na mocy rozporządzenia (WE) nr 258/97 nadal powinna być wprowadzana na rynek. Nowa żywność, która uzyskała zezwolenie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 258/97, powinna zostać umieszczona w unijnym wykazie nowej żywności ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto wnioski złożone na podstawie rozporządzenia (WE) nr 258/97 przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przekształcone we wnioski podlegające niniejszemu rozporządzeniu, jeżeli wstępne sprawozdanie oceniające przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 258/97 nie zostało jeszcze przekazane Komisji, a także we wszystkich przypadkach, w których wymagane jest sprawozdanie dotyczące dodatkowej oceny, zgodnie z tym rozporządzeniem. Pozostałe oczekujące na rozpatrzenie wnioski złożone na podstawie art. 4 rozporządzenia (WE) nr 258/97 przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia powinny zostać rozpatrzone na podstawie przepisów rozporządzenia (WE) nr 258/97.
- (30) Rozporządzenie (WE) nr 882/2004⁽⁴⁾ określa ogólne zasady w zakresie przeprowadzania kontroli urzędowych w celu sprawdzenia zgodności z prawem żywnościowym. Państwa członkowskie powinny być wezwane do prowadzenia kontroli urzędowych zgodnie z tym rozporządzeniem w celu egzekwowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2000/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 marca 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w zakresie etykietowania, prezentacji i reklamy środków spożywczych (Dz.U. L 109 z 6.5.2000, s. 29).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 90/496/EWG z dnia 24 września 1990 r. w sprawie oznaczania wartości odżywczej środków spożywczych (Dz.U. L 276 z 6.10.1990, s. 40).

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1924/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie oświadczeń żywieniowych i zdrowotnych dotyczących żywności (Dz.U. L 404 z 30.12.2006, s. 9).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (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 regulami dotyczącymi zdrowia zwierząt i dobrostanu zwierząt (Dz.U. L 165 z 30.4.2004, s. 1).

- (31) Zastosowanie mają wymogi w zakresie higieny środków spożywczych określone w rozporządzeniu (WE) nr 852/2004⁽¹⁾.
- (32) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych zasad wprowadzania nowej żywności na rynek w Unii, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie i w związku z tym może być lepiej osiągnięty na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (33) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy w sprawie sankcji obowiązujących w przypadkach naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podjąć wszelkie środki niezbędne dla zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (34) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.
- (35) W szczególności Komisja powinna zostać uprawniona do doprecyzowania niektórych definicji w celu zapewnienia zharmonizowanego wykonania tych przepisów przez państwa członkowskie na podstawie odpowiednich kryteriów, w tym definicji „nanomateriałów technicznych”, biorąc pod uwagę postęp techniczny i naukowy, oraz nietradycyjnych metod hodowli zwierząt, które obejmują metody wykorzystywane w rozmnażaniu bezpłciowym zwierząt identycznych genetycznie niestosowane do produkcji żywności w Unii przed dniem 15 maja 1997 r. Komisja powinna ponadto zostać uprawniona do przyjmowania wszelkich stosownych środków przejściowych i do uaktualniania wykazu tradycyjnej żywności z państw trzecich i wykazu unijnego.

- (36) Dodatkowo – w odniesieniu do kryteriów, zgodnie z którymi żywność może być uznana za w znacznym stopniu wykorzystywaną w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r. – Komisja powinna zostać uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie istotne jest, by Komisja w fazie przygotowawczej zasięgała opinii ekspertów, zgodnie ze zobowiązaniem podjętym w komunikacie Komisji z dnia 9 grudnia 2009 r. w sprawie wdrożenia art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY WSTĘPNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia zharmonizowane zasady wprowadzania na rynek w Unii nowej żywności w celu zapewnienia wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego i interesów konsumentów, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, uwzględniając w stosownych przypadkach ochronę środowiska i dobrostan zwierząt.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wprowadzania na rynek w Unii nowej żywności.
2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:
 - a) żywności w przypadku i w zakresie, w jakim jest ona stosowana jako:
 - (i) dodatki do żywności wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1333/2008;
 - (ii) środki aromatyzujące wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1334/2008;
 - (iii) rozpuszczalniki do ekstrakcji stosowane do produkcji środków spożywczych i wchodzące w zakres stosowania dyrektywy 2009/32/WE;
 - (iv) enzymy spożywcze wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1332/2008;

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 852/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie higieny środków spożywczych (Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (v) witaminy i składniki mineralne wchodzące odpowiednio w zakres stosowania dyrektywy 2002/46/WE, rozporządzenia (WE) nr 1925/2006 lub dyrektywy 2009/39/WE, z wyjątkiem witamin i składników mineralnych, które uzyskały już zezwolenie, ale które są uzyskiwane przez zastosowanie metod produkcji lub nowych źródeł, które nie były wzięte pod uwagę, gdy wydawano na nie zezwolenie na mocy przepisów szczegółowych, w przypadku gdy te metody produkcji lub nowe źródła powodują istotne zmiany, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (iii) niniejszego rozporządzenia;
- b) żywności wchodzącej w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 1829/2003.

Artykuł 3

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w rozporządzeniu (WE) nr 178/2002.

2. Ponadto stosuje się następujące definicje:

a) „nowa żywność” oznacza żywność, która nie była w znacznym stopniu wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r., w tym:

(i) żywność pochodzenia zwierzęcego, w przypadku gdy do danych zwierząt stosuje się nietradycyjne metody hodowlane, niestosowane do produkcji żywności w Unii przed dniem 15 maja 1997 r., oraz żywność pochodząca z potomstwa tych zwierząt;

(ii) żywność pochodzenia roślinnego, w przypadku gdy do danych roślin stosuje się nietradycyjne metody hodowlane, niestosowane do produkcji żywności w Unii przed dniem 15 maja 1997 r., jeżeli te nietradycyjne metody hodowlane stosowane do roślin powodują istotne zmiany w składzie lub strukturze żywności, co z kolei ma wpływ na jej wartość odżywczą, sposób, w jaki podlega metabolizmowi, lub poziom substancji niepożądanych;

(iii) żywność, do której stosuje się nowy proces produkcji, niestosowany do produkcji żywności w Unii przed dniem 15 maja 1997 r., jeżeli ten proces produkcji powoduje istotne zmiany w składzie lub strukturze żywności, co z kolei ma wpływ na jej wartość odżywczą, sposób, w jaki podlega metabolizmowi, lub poziom substancji niepożądanych;

(iv) żywność zawierającą nanomateriały techniczne lub z nich się składającą;

(v) tradycyjną żywność z państwa trzeciego; oraz

(vi) składniki żywności wykorzystywane wyłącznie w suplementach żywnościowych w Unii przed dniem 15 maja 1997 r., jeżeli mają one zostać wykorzystane w żywności innej niż suplementy żywnościowe. Jeżeli jednak przed tą datą żywność była wykorzystywana wyłącznie jako suplement żywnościowy lub w suplementie żywnościowym, można wprowadzać ją na rynek w Unii po tej dacie w celu takiego samego wykorzystania, bez uważania jej za nową żywność;

b) „potomstwo” oznacza zwierzęta wyprodukowane przez zastosowanie tradycyjnych metod hodowlanych, gdy przynajmniej jedno z rodziców tych zwierząt zostało wyprodukowane przez zastosowanie nietradycyjnej metody hodowlanej;

c) „nanomateriał techniczny” oznacza każdy celowo wytworzony materiał, którego jeden lub więcej wymiarów jest rzędu 100 nm lub mniej lub który składa się z dyskretnych części funkcjonalnych, wewnątrz lub na powierzchni, z których wiele ma jeden lub więcej wymiarów rzędu 100 nm lub mniej, włączając struktury, aglomeraty lub agregaty, które mogą mieć wielkość powyżej 100 nm, ale zachowują właściwości charakterystyczne nanoskali.

Właściwości charakterystyczne nanoskali obejmują:

(i) właściwości związane z obszernym określonym obszarem powierzchni rozpatrywanych materiałów; lub

(ii) szczególne właściwości fizyko-chemiczne różniące się od właściwości tego samego materiału występującego w innej postaci niż nanomateriał;

d) „tradycyjna żywność z państwa trzeciego” oznacza nową żywność inną niż nowa żywność, o której mowa w lit. a) ppkt (i)–(iv), pochodzącą z produkcji podstawowej, która ma historię stosowania w jakimkolwiek państwie trzecim, taką, że dana żywność była i nadal jest częścią zwyczajowej diety stosowanej przez co najmniej 25 lat przez znaczną część ludności kraju;

e) „historia bezpiecznego stosowania żywności w państwie trzecim” oznacza, że bezpieczeństwo danej żywności jest potwierdzone na podstawie danych dotyczących składu i na podstawie doświadczeń wynikających z jej stosowania w przeszłości i obecnie przez co najmniej 25 lat w zwyczajowej diecie przez znaczną część ludności kraju.

3. Komisja może przyjąć dalsze kryteria mające na celu doprecyzowanie definicji znajdujących się w ust. 2 lit. a) ppkt (i)–(iv) oraz w ust. 2 lit. c), d) i e) niniejszego artykułu, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Artykuł 4

Procedura określania statusu nowej żywności

1. Podmioty działające w sektorze spożywczym sprawdzają status żywności, którą zamierzają wprowadzić na rynek w Unii, z uwzględnieniem zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. W przypadku wątpliwości podmioty działające w sektorze spożywczym konsultują się na temat statusu danej żywności z odpowiednim organem właściwym w zakresie nowej żywności zdefiniowanym w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 1331/2008. Na wniosek odpowiedniego właściwego organu podmioty działające w sektorze spożywczym dostarczają informacji dotyczących zakresu, w jakim dana żywność była wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r.

3. W razie potrzeby właściwy organ może konsultować się z innymi właściwymi organami i z Komisją w odniesieniu do zakresu, w jakim żywność była wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r. Odpowiedzi odnoszące się do tych konsultacji przekazywane są również Komisji. Komisja podsumowuje otrzymane odpowiedzi i przekazuje wynik konsultacji wszystkim właściwym organom.

4. Komisja może przyjąć środki wykonawcze dotyczące ust. 3 niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Artykuł 5

Decyzje w sprawie wykładni

W razie konieczności, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2, można rozstrzygnąć, czy dany rodzaj żywności wchodzi w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ II

WYMOGI DOTYCZĄCE WPROWADZANIA NOWEJ ŻYWNOCI NA RYNEK W UNII

Artykuł 6

Zakaz dotyczący nowej żywności niezgodnej z niniejszym rozporządzeniem

Nikommu nie wolno wprowadzać na rynek w Unii nowej żywności, jeśli jest ona niezgodna z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 7

Wykazy nowej żywności

1. Komisja prowadzi unijny wykaz nowej żywności, na którą wydano zezwolenie, innej niż tradycyjna żywność z państw trzecich (zwany dalej „wykazem unijnym”), który będzie publikowany zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1331/2008.

2. Komisja ustanawia i prowadzi wykaz tradycyjnej żywności z państw trzecich, na którą wydano zezwolenie, zgodnie z art. 11 ust. 5 niniejszego rozporządzenia, i który publikowany jest w serii C *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

3. Jedynie nowa żywność znajdująca się w wykazie unijnym lub wykazie tradycyjnej żywności z państw trzecich może być wprowadzona na rynek w Unii.

Artykuł 8

Ogólne warunki dotyczące umieszczania nowej żywności w wykazach

Nowa żywność może zostać umieszczona we właściwym wykazie wyłącznie wtedy, gdy spełnia następujące warunki:

- zgodnie z dostępnymi dowodami naukowymi nie zagraża zdrowiu konsumenta;
- nie wprowadza konsumenta w błąd;
- jeżeli ma zastąpić inną żywność, nie różni się od niej w taki sposób, że jej zwykłe spożycie byłoby niekorzystne pod względem żywieniowym dla konsumenta.

Artykuł 9

Treść wykazu unijnego

1. Wykaz unijny jest uaktualniany zgodnie z procedurą określoną w rozporządzeniu (WE) nr 1331/2008 oraz, w stosownych przypadkach, zgodnie z art. 16 niniejszego rozporządzenia.

2. Treść wpisu dotyczącego nowej żywności w wykazie unijnym obejmuje specyfikację danej żywności oraz, w stosownych przypadkach, określa warunki stosowania, dodatkowe szczególne wymogi dotyczące etykietowania w celu poinformowania konsumenta końcowego lub wymóg dotyczący monitorowania po wprowadzeniu na rynek oraz, w stosownych przypadkach, informacje, o których mowa w art. 16 ust. 4.

Artykuł 10

Treść wykazu tradycyjnej żywności z państw trzecich

1. Wykaz tradycyjnej żywności z państw trzecich jest aktualizowany zgodnie z procedurą określoną w art. 11.

2. Treść wpisu dotyczącego tradycyjnej żywności z państwa trzeciego w wykazie tradycyjnej żywności z państw trzecich obejmuje specyfikację danej żywności oraz, w stosownych przypadkach, określa warunki stosowania lub dodatkowe szczególne wymogi dotyczące etykietowania w celu poinformowania konsumenta końcowego.

*Artykuł 11***Procedura umieszczania w wykazie tradycyjnej żywności z państwa trzeciego**

1. Na zasadzie odstępstwa od procedury określonej w art. 9 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, zainteresowana strona, o której mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1331/2008, która zamierza wprowadzić na rynek w Unii tradycyjną żywność z państwa trzeciego, składa wniosek do Komisji.

Wniosek zawiera:

- a) nazwę i opis żywności,
- b) jej skład,
- c) jej kraj pochodzenia,
- d) udokumentowane dane przedstawiające historię bezpiecznego stosowania żywności w państwie trzecim,
- e) w stosownych przypadkach, warunki stosowania i szczególne wymogi dotyczące etykietowania,
- f) streszczenie treści wniosku.

Wniosek składa się zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 7 niniejszego artykułu.

2. Komisja niezwłocznie przesyła ważny wniosek, o którym mowa w ust. 1, państwom członkowskim i urzędowi.

3. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania wniosku urząd wydaje opinię. W przypadku gdy urząd zwraca się do zainteresowanej strony o przedstawienie informacji uzupełniających, określa, po konsultacji z zainteresowaną stroną, okres, w którym informacje te należy przedstawić. Wspomniany sześciomiesięczny termin jest automatycznie przedłużany o ten dodatkowy okres. Urząd udostępnia informacje uzupełniające państwom członkowskim i Komisji.

4. W celu przygotowania opinii urząd sprawdza:

- a) czy historia bezpiecznego stosowania żywności w jakimkolwiek państwie trzecim jest potwierdzona danymi o odpowiedniej jakości dostarczonymi przez zainteresowaną stronę; oraz

- b) czy skład żywności i, w stosownych przypadkach, warunki jej stosowania, nie stanowią zagrożenia dla zdrowia konsumentów w Unii.

Urząd przekazuje swoją opinię Komisji, państwom członkowskim i zainteresowanej stronie.

5. W terminie trzech miesięcy od wydania opinii przez urząd, Komisja aktualizuje – zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2 – wykaz tradycyjnej żywności z państw trzecich, z uwzględnieniem opinii urzędu, właściwych przepisów prawa unijnego i wszelkich innych uzasadnionych czynników istotnych dla podjęcia decyzji w przedmiotowej sprawie. Komisja odpowiednio powiadamia zainteresowaną stronę. Jeśli Komisja podejmie decyzję o niedokonywaniu aktualizacji wykazu tradycyjnej żywności z państw trzecich, powiadamia o tym odpowiednio zainteresowaną stronę i państwa członkowskie, przedstawiając powody, dla których nie uznała aktualizacji za zasadną.

6. Na dowolnym etapie procedury zainteresowana strona może wycofać wniosek.

7. Do dnia ... (*) Komisja przyjmuje – zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2 – szczegółowe zasady wykonania niniejszego artykułu.

*Artykuł 12***Wskazówki techniczne**

Bez uszczerbku dla środków wykonawczych przyjętych na podstawie art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1331/2008 i do dnia ... (*) Komisja, w stosownych przypadkach, w ścisłej współpracy z urzędem i po konsultacji z zainteresowanymi stronami, udostępnia wskazówki i narzędzia techniczne w celu pomocy zainteresowanym stronom – w szczególności podmiotom działającym w sektorze spożywczym, zwłaszcza małym i średnim przedsiębiorstwom – w opracowaniu i składaniu wniosków na mocy niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 13***Opinia urzędu**

Przy dokonywaniu oceny bezpieczeństwa nowej żywności, w stosownych przypadkach, urząd w szczególności:

- a) rozważa, czy żywność jest równie bezpieczna jak obecna już na rynku w Unii żywność porównywalnej kategorii lub jak żywność, która ma zostać zastąpiona przez nową żywność;
- b) uwzględnia historię bezpiecznego stosowania żywności.

(*) Dz.U.: proszę wstawić datę: 2 lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 14

Szczególne obowiązki podmiotów działających w sektorze spożywczym

1. Ze względów bezpieczeństwa żywności i na podstawie opinii urzędu Komisja może wprowadzić wymóg dotyczący monitorowania po wprowadzeniu na rynek. Podmiot działający na rynku spożywczym, który wprowadza żywność na rynek w Unii, odpowiada za spełnienie wymogów obowiązujących po wprowadzeniu na rynek, określonych w treści wpisu dotyczącego danej żywności w unijnym wykazie nowej żywności.

2. Producent niezwłocznie informuje Komisję o:

- a) wszelkich nowych informacjach naukowych lub technicznych, które mogą mieć wpływ na ocenę bezpieczeństwa stosowania nowej żywności;
- b) wszelkich zakazach lub ograniczeniach nałożonych przez właściwy organ jakiegokolwiek państwa trzeciego, w którym nowa żywność jest wprowadzana na rynek.

Artykuł 15

Europejska Grupa ds. Etyki w Nauce i Nowych Technologiach

Komisja może, z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, zasięgać opinii Europejskiej Grupy ds. Etyki w Nauce i Nowych Technologiach w celu uzyskania opinii tej grupy w kwestiach etycznych dotyczących nauki i nowych technologii szczególnie ważnych w kontekście etyki.

Komisja podaje tę opinię do publicznej wiadomości.

Artykuł 16

Procedura wydawania zezwoleń w sprawach związanych z ochroną danych

1. Na prośbę wnioskodawcy, popartą właściwymi i możliwymi do zweryfikowania informacjami zawartymi w dokumentacji dotyczącej wniosku, nowo opracowane dowody naukowe lub dane naukowe przedłożone na poparcie wniosku nie mogą, bez zgody wcześniejszego wnioskodawcy, zostać wykorzystane na rzecz innego wniosku przez okres pięciu lat od daty umieszczenia danej nowej żywności w wykazie unijnym. Ochrona ta przyznawana jest gdy:

- a) nowo opracowane dowody naukowe lub dane naukowe zostały określone jako zastrzeżone przez wnioskodawcę w momencie składania pierwszego wniosku (zastrzeżone dane naukowe);
- b) wcześniejszy wnioskodawca miał w momencie składania pierwszego wniosku wyłączne prawo powoływania się na zastrzeżone dane naukowe; oraz

- c) zezwolenie dotyczące nowej żywności nie mogłoby zostać udzielone bez przedłożenia przez wcześniejszego wnioskodawcę zastrzeżonych danych naukowych.

Wcześniejszy wnioskodawca może jednak uzgodnić z kolejnym wnioskodawcą, że takie dane i informacje mogą zostać wykorzystane.

2. Komisja określa, po konsultacji z wnioskodawcą, które informacje należy objąć ochroną, o której mowa w ust. 1, oraz powiadamia wnioskodawcę, urząd i państwa członkowskie o swojej decyzji.

3. W drodze odstępstwa od art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1331/2008 – w przypadkach, w których zastrzeżone dane naukowe są chronione zgodnie z niniejszym artykułem – decyzja o aktualizacji wykazu unijnego przez wpisanie nowej żywności, innej niż tradycyjna żywność z państw trzecich, jest podejmowana zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. W tym przypadku zezwolenia udziela się na okres przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, wpis dotyczący nowej żywności w wykazie unijnym zawiera, oprócz informacji, o których mowa w art. 9 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, co następuje:

- a) datę wpisu dotyczącego nowej żywności w wykazie unijnym;
- b) wskazanie, że podstawę wpisu stanowią zastrzeżone nowo uzyskane dowody naukowe lub zastrzeżone dane naukowe chronione zgodnie z niniejszym artykułem;
- c) nazwę i adres wnioskodawcy,
- d) wskazanie, że zezwolenie na wprowadzenie na rynek w Unii nowej żywności uzyskał wyłącznie wnioskodawca określony w lit. c), chyba że kolejny wnioskodawca uzyska zezwolenie dotyczące żywności bez odniesienia do zastrzeżonych danych naukowych określonych jako takie przez wcześniejszego wnioskodawcę.

5. Przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja uaktualnia wykaz unijny zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2, w takim zakresie, że szczegółowe wskazania, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu nie widnieją już w wykazie unijnym, pod warunkiem że żywność, na którą wydano zezwolenie, nadal spełnia warunki ustanowione w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 17

Informowanie opinii publicznej

Komisja podaje do publicznej wiadomości:

- a) wykaz unijny, o którym mowa w art. 7 ust. 1, i wykaz tradycyjnej żywności z państw trzecich, o którym mowa w art. 7 ust. 2, na przeznaczonej konkretnie do tego celu stronie portalu internetowego Komisji;
- b) streszczenia wniosków złożonych na mocy niniejszego rozporządzenia;
- c) wyniki konsultacji, o których mowa w art. 4 ust. 3.

Komisja może przyjąć środki wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu, w tym uzgodnienia odnoszące się do podawania do wiadomości publicznej wyników konsultacji na podstawie akapitu pierwszego lit. c) niniejszego artykułu, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 18

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji obowiązujących w przypadkach naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki, by zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych przepisach Komisję w terminie do ... (*) i bezzwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.

Artykuł 19

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Stały Komitet ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt powołany na mocy art. 58 rozporządzenia (WE) nr 178/2002.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

(*) Dz.U.: proszę wstawić datę: 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 20

Akty delegowane

Aby osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia wymienione w art. 1, Komisja przyjmuje, nie później niż ... (*), dalsze kryteria oceny tego, czy dana żywność była w znacznym stopniu wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r., o czym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a), w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 21, i na warunkach określonych w art. 22 i 23.

Artykuł 21

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 20, powierza się Komisji na okres pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Komisja przedkłada sprawozdanie na temat przekazanych uprawnień w terminie sześciu miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na taki sam okres, chyba że Parlament Europejski lub Rada odwoła je zgodnie z art. 22.

2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

3. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 22 i 23.

Artykuł 22

Odwołanie przekazania uprawnień

1. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20, może w dowolnym momencie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.

2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę prowadzącą do podjęcia decyzji, czy zamierza odwołać przekazanie uprawnień, informuje drugą instytucję i Komisję, najpóźniej miesiąc przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując przekazane uprawnienia, które mogłyby zostać odwołane, oraz uzasadnienie odwołania.

3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub w późniejszym terminie, który jest w niej określony. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Zostaje ona opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 23

Sprzeciw wobec aktów delegowanych

1. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie trzech miesięcy od daty powiadomienia.

2. Jeżeli przed upływem tego terminu ani Parlament Europejski ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego lub jeśli przed tą datą Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że podjęły decyzję o niewyrażeniu sprzeciwu, akt delegowany wchodzi w życie w dniu w nim przewidzianym.

3. Jeżeli Parlament Europejski lub Rada wyrażą sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, podaje uzasadnienie.

Artykuł 24

Przegląd

1. Do dnia ... (*) i na podstawie zebranych doświadczeń Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności art. 3, 11 i 16, wraz z odpowiednimi wnioskami ustawodawczymi w stosownych przypadkach.

2. Do dnia ... (**) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wszelkich aspektów żywności produkowanej ze zwierząt wyhodowanych z zastosowaniem techniki klonowania oraz z ich potomstwa, wraz z odpowiednimi wnioskami ustawodawczymi w stosownych przypadkach.

3. Sprawozdania i wszelkie wnioski podaje się do wiadomości publicznej.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 25

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 258/97 i rozporządzenie (WE) nr 1852/2001 uchyla się ze skutkiem od dnia ... (***), z wyjątkiem przypadków w których na rozpatrzenie oczekują wnioski podlegające art. 27 niniejszego rozporządzenia.

(*) Dz.U.: proszę wstawić datę: 5 lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

(**) Dz.U.: proszę wstawić datę: 1 rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(***) Dz.U.: proszę wstawić datę: 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 26

Ustanowienie wykazu unijnego

Nie później niż ... (***) Komisja ustanawia wykaz unijny poprzez wpisanie do tego wykazu nowej żywności, która uzyskała zezwolenie lub o której powiadomiono zgodnie z art. 4, 5 i 7 rozporządzenia (WE) nr 258/97, uwzględniając również odpowiednio wszystkie obowiązujące warunki wydawania zezwoleń.

Artykuł 27

Środki przejściowe

1. Wszelkie wnioski dotyczące wprowadzania nowej żywności na rynek w Unii złożone państwu członkowskiemu na podstawie art. 4 rozporządzenia (WE) nr 258/97 przed ... (***) zostają przekształcone we wnioski podlegające niniejszemu rozporządzeniu, jeżeli wstępne sprawozdanie oceniające przewidziane w art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 258/97 nie zostało jeszcze przekazane Komisji oraz w przypadkach, w których wymagane jest sprawozdanie dotyczące dodatkowej oceny, zgodnie z art. 6 ust. 3 lub 4 rozporządzenia (WE) nr 258/97.

Pozostałe oczekujące na rozpatrzenie wnioski złożone na podstawie art. 4 rozporządzenia (WE) nr 258/97 przed ... (***) rozpatruje się na podstawie przepisów tego rozporządzenia.

2. Komisja może przyjąć – zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2 – stosowne środki przejściowe w celu wykonania przepisów ustępu pierwszego niniejszego artykułu.

Artykuł 28

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1331/2008

W rozporządzeniu (WE) nr 1331/2008 wprowadza się niniejszym następujące zmiany:

1) Tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1331/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. ustanawiające jednolitą procedurę wydawania zezwoleń na stosowanie dodatków do żywności, enzymów spożywczych, środków aromatyzujących i nowej żywności”.

2) Art. 1 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia jednolitą procedurę dotyczącą oceny i wydawania zezwoleń (zwaną dalej »jednolitą procedurą«) na stosowanie dodatków do żywności, enzymów spożywczych, środków aromatyzujących oraz surowców do produkcji środków aromatyzujących i surowców do produkcji niektórych składników żywności o właściwościach aromatyzujących, stosowanych lub przeznaczonych do stosowania w środkach spożywczych lub na ich powierzchni, oraz nowej żywności (zwanymi dalej »substancjami lub produktami«), która to procedura przyczynia się do swobodnego przepływu żywności w Unii i do zapewnienia wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego i wysokiego poziomu ochrony konsumentów,

w tym ochrony interesów konsumentów. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do środków aromatyzujących dymu wędzarniczego, które objęte są zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 2065/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 listopada 2003 r. w sprawie środków aromatyzujących dymu wędzarniczego używanych lub przeznaczonych do użycia w środkach spożywczych lub na ich powierzchni (*).

2. Jednolita procedura określa uregulowania proceduralne dotyczące uaktualniania wykazów substancji i produktów, których wprowadzanie na rynek jest dozwolone w Unii zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1333/2008, z rozporządzeniem (WE) nr 1332/2008, z rozporządzeniem (WE) nr 1334/2008 i z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2010 z dnia ... w sprawie nowej żywności (**) (zwanymi dalej «przepisami sektorowymi prawa żywnościowego»).

(*) Dz.U. L 309 z 26.11.2003, s. 1.

(**) Dz.U. L ... ”.

3) W art. 1 ust. 3, art. 2 ust. 1 i 2, art. 9 ust. 2, art. 12 ust. 1 oraz art. 13 wyrazy „substancja” i „substancje” zastępuje się odpowiednio przez „substancja lub produkt” bądź „substancje lub produkty”.

4) Tytuł art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Unijny wykaz substancji lub produktów”.

5) W art. 4 dodaje się następujący ustęp:

„3. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku dotyczącego substancji lub produktu w celu aktualizacji różnych wykazów unijnych podlegających różnym przepisom sektorowym prawa żywnościowego, o ile taki wniosek spełnia wymogi wszystkich przepisów sektorowych prawa żywnościowego.”.

6) Na początku art. 6 ust. 1 dodaje się następujące zdanie:

„Jeżeli istnieją uzasadnione naukowo zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa, określa się dodatkowe informacje dotyczące oceny ryzyka i wymaga się ich od wnioskodawcy.”.

7) W art. 7, ust. 4, 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„4. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów poszczególnych przepisów sektorowych prawa

żywnościowego, z wyjątkiem tych dotyczących nowej żywności, związane z usunięciem substancji z wykazu unijnego, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 14 ust. 3.

5. Ze względu na skuteczność środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów poszczególnych przepisów sektorowych prawa żywnościowego, z wyjątkiem tych dotyczących nowej żywności, m.in. poprzez ich uzupełnienie, dotyczące dodania substancji do wykazu unijnego oraz dodania, usuwania lub zmiany warunków, specyfikacji lub ograniczeń związanych z obecnością substancji w wykazie unijnym, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 14 ust. 4.

6. Ze względu na szczególnie pilną potrzebę i z wyjątkiem przypadków dotyczących nowej żywności Komisja może zastosować procedurę nadzwyczajną, o której mowa w art. 14 ust. 5, w celu usuwania substancji z wykazu unijnego oraz dodawania, usuwania lub zmiany warunków, specyfikacji lub ograniczeń związanych z obecnością substancji w wykazie unijnym.

7. Środki polegające na usunięciu lub dodaniu produktu objętego rozporządzeniem w sprawie nowej żywności do wykazu unijnego lub polegające na dodaniu, usunięciu lub zmianie warunków, specyfikacji lub ograniczeń związanych z obecnością takiego produktu w wykazie unijnym przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 14 ust. 2.”.

8) Słowa „Wspólnota” i „wspólnotowy” zostają zastąpione słowami „Unia” i „unijny”.

Artykuł 29

Wejście w życie

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

Stosuje się je od dnia ... (*).

Jednakże art. 26, 27 i 28 stosuje się od dnia ... (**). Ponadto, na zasadzie odstępstwa od akapitu drugiego niniejszego artykułu i na zasadzie odstępstwa od art. 16 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1331/2008 od dnia ... (***) można składać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wnioski o wydanie zezwolenia dotyczącego żywności, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (iv) niniejszego rozporządzenia w przypadku, gdy żywność taka jest już obecna na rynku w Unii w tym dniu.

(*) Dz.U.: proszę wstawić datę: 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(**) Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

Dnia 15 stycznia 2008 r. Komisja przedstawiła wniosek ⁽¹⁾ dotyczący rozporządzenia w sprawie nowej żywności i zmiany rozporządzenia (WE) nr 1331/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. ustanawiającego jednolitą procedurę wydawania zezwoleń na stosowanie dodatków do żywności, enzymów spożywczych i środków aromatyzujących. Wniosek oparty był na art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Zgodnie z art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu w dniu 25 marca 2009 r. ⁽²⁾

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię w dniu 29 maja 2008 r. ⁽³⁾

Zgodnie z art. 294 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) Rada przyjęła jedno-myślnie stanowisko w pierwszym czytaniu w dniu 15 marca 2010 r.

II. CEL PROPONOWANEGO ROZPORZĄDZENIA

W Białej Księdze w sprawie bezpieczeństwa żywności, która została przyjęta w dniu 12 stycznia 2000 r. ⁽⁴⁾, Komisja ogłosiła już, że ma zamiar zbadać stosowanie przepisów w zakresie nowej żywności i dokonać niezbędnych zmian w istniejącym rozporządzeniu (WE) nr 258/97 dotyczącym nowej żywności i nowych składników żywności.

Przedmiotowy wniosek ma na celu aktualizację i wyjaśnienie ram prawnych w zakresie wydawania zezwoleń dotyczących nowej żywności i wprowadzania jej do obrotu, a przy tym zapewnienie bezpieczeństwa żywności, ochrony zdrowia ludzkiego i interesów konsumentów oraz skutecznego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Uchyla on istniejące rozporządzenie (WE) nr 258/97 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1852/2001.

We wniosku utrzymano dzień 15 maja 1997 r. jako datę graniczną rozstrzygającą o tym, czy żywność ma być uznawana za nową, i sprecyzowano, że definicje nowej żywności obejmują żywność uzyskaną za pomocą nowych technologii albo żywność otrzymaną z roślin lub zwierząt, do których stosuje się nietradycyjne metody hodowlane.

Komisja zaproponowała, aby wprowadzanie nowej żywności do obrotu podlegało scentralizowanej procedurze na szczeblu Wspólnoty zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1331/2008 ustanawiającym jednolitą procedurę wydawania zezwoleń, która miałyby zastąpić obecny system oceny ryzyka przez organy krajowe. Oceną ryzyka zajmować miałyby się Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA). Na podstawie opinii EFSA Komisja miałyby rozważyć możliwość włączenia danego nowego środka spożywczego do wspólnotowego wykazu nowej żywności. Komisję wspomagać miałyby Stały Komitet ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt (SCFCAH). Ostateczną decyzję o aktualizacji wykazu nowej żywności miałyby podjąć Komisja za pośrednictwem procedury komitetowej w połączeniu z kontrolą.

Zezwolenia związane z konkretnym wnioskodawcą i procedura uproszczona miałyby zostać zastąpione decyzjami o wydaniu zezwolenia, które byłyby zasadniczo kierowane do Wspólnoty. W uzasadnionych przypadkach dotyczących nowo uzyskanych danych naukowych i informacji poufnych można by zapewnić ochronę danych w celu wsparcia innowacji w przemyśle rolno-spożywczym.

We wniosku wprowadzono, jako kategorię nowej żywności, pojęcie „tradycyjnej żywności z kraju trzeciego”, która powinna być przedmiotem powiadomienia, jeśli EFSA ani państwa członkowskie nie zgłoszą naukowo uzasadnionych zastrzeżeń dotyczących bezpieczeństwa.

Nowa żywność, która już uzyskała zezwolenie, byłaby w dalszym ciągu sprzedawana i figurowałaby we wspólnotowym wykazie nowej żywności.

⁽¹⁾ 5431/08.

⁽²⁾ 7990/09.

⁽³⁾ Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 81.

⁽⁴⁾ 5761/00, COM(1999) 719 wersja ostateczna.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY

1. Uwagi wstępne

Stanowisko Rady odzwierciedla wyniki analizy wniosku Komisji dokonanej przez Radę. Rada wprowadziła do tekstu pewne zmiany; niektóre z nich opierają się na poprawkach zaproponowanych przez Parlament Europejski.

Komisja zaakceptowała wszystkie zmiany wprowadzone przez Radę do wniosku Komisji, z wyjątkiem wprowadzenia definicji potomstwa zwierząt sklonowanych w art. 3 ust. 2 lit. b) oraz uwzględnienia potomstwa w art. 3 ust. 2 lit. a) pkt i).

2. Poprawki Parlamentu Europejskiego

W głosowaniu plenarnym w dniu 25 marca 2009 r. Parlament Europejski przyjął 76 poprawek do wniosku ⁽¹⁾. Rada uwzględniła 30 poprawek w swoim wspólnym stanowisku, z czego 20 w całości (poprawki 7, 15, 16, 20, 35, 41, 42, 44, 45, 53, 63, 65, 67, 68, 69, 76, 77, 88, 89, 93), 5 częściowo (poprawki 1, 30, 40, 91, 92) i 5 co do zasady (poprawki 3, 6, 11, 25, 64).

2.1. Najważniejsze zmiany wprowadzone przez Radę we wniosku w odniesieniu do poprawek PE ⁽²⁾

- a) Cele rozporządzenia (art. 1 oraz motywy 1 i 2) – Rada dodała zapisy o ochronie środowiska i dobrostanie zwierząt. Obejmuje to częściowo poprawki 1 i 30 oraz odzwierciedla zamysł poprawki 3.
- b) Zakres (art. 2 ust. 2 lit. a) pkt v) oraz motywy 13 i 14) – Rada uściśliła, że do momentu wprowadzenia odnośnych poprawek do rozporządzenia (WE) nr 1925/2006, dyrektywy 2002/46/WE i dyrektywy 89/398/EWG, te witaminy i składniki mineralne uzyskiwane z nowych źródeł lub przez zastosowanie metod produkcji, które nie były uwzględnione w czasie wydawania na nie zezwoleń i które powodują istotne zmiany w składzie lub strukturze żywności, co ma wpływ na jej wartość odżywczą, metabolizm lub poziom substancji niepożądanych, powinny wchodzić w zakres zastosowania rozporządzenia w sprawie nowej żywności. Jest to zgodne z pierwszą częścią poprawki 91.
- c) Definicja nowej żywności (art. 3 i motywy 6, 8, 10, 11) – podstawowym kryterium oceny, czy dany środek spożywczy jest uważany za nowy jest to, czy był on w znacznym stopniu wykorzystywany w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r. W celu zapewnienia jasności prawa Rada uzgodniła, że przed datą rozpoczęcia stosowania rozporządzenia należy określić dalsze kryteria oceny pozwalające na stwierdzenie, czy dany środek spożywczy był w znacznym stopniu wykorzystywany w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r. Przyjęcie tych kryteriów przekazano Komisji zgodnie z art. 290 TFUE. Jednocześnie data rozpoczęcia stosowania została przesunięta i przypada teraz 24 miesiące po dacie wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia.

Aby zadbać o większą jasność definicji, wprowadzono w nich następujące zmiany:

- wprowadzono rozróżnienie między żywnością pochodzenia zwierzęcego i roślinnego; żywność pochodzenia roślinnego wchodzi w zakres zastosowania niniejszego rozporządzenia tylko w przypadku, gdy nietradycyjna metoda hodowlana zastosowana do danej rośliny powoduje istotne zmiany w składzie lub strukturze żywności;
- dodano definicję „potomstwa” i „nanomateriału technicznego” (zob. również lit d) i e) poniżej);
- składniki stosowane w suplementach żywnościowych przed dniem 15 maja 1997 r. spełniają kryteria definicji, a zatem wymagają zezwoleń, tylko jeśli mają być stosowane w żywności innej niż suplementy żywnościowe;
- definicja „tradycyjnej żywności z krajów trzecich” obejmuje żywność, która pochodzi wyłącznie z produkcji podstawowej i dla której wykazano historię bezpiecznego stosowania w kraju trzecim, zgodnie z którą dana żywność jest częścią zwykłej diety stosowanej przez znaczną część ludności kraju od 25 lat bez przerwy;

⁽¹⁾ 7990/09 (P6_TA(2009)0171).

⁽²⁾ Numeracja motywów i artykułów odnosi się do tekstu stanowiska Rady w pierwszym czytaniu.

— odnotowano, że o ile państwo członkowskie ustali, zgodnie z dyrektywą 2001/83/WE, iż dana substancja jest produktem leczniczym, poziom harmonizacji produktów leczniczych umożliwia ograniczenie przez to państwo członkowskie wprowadzenia takiego produktu do obrotu zgodnie z prawem unijnym, nawet jeśli ten sam produkt został uzyskał zezwolenie jako nowy środek spożywczy na mocy przedmiotowego rozporządzenia.

Rada uzgodniła również, że w drodze regulacyjnej procedury komitetowej Komisja może przyjąć dalsze kryteria w celu doprecyzowania definicji w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (i)–(iv) oraz lit. c), d) i e), tak aby zapewnić ich zharmonizowane przyjęcie przez państwa członkowskie.

Zmiany te obejmują poprawki **15**, **16**, **35**, **63** i większość poprawki **92**.

- d) Żywność pozyskiwana ze zwierząt uzyskanych nietradycyjnymi metodami hodowlanymi oraz ich potomstwa (art. 3 ust. 2 lit. a) pkt i) i motywy 6 i 7) – Rada zgodziła się, że żywność produkowana ze zwierząt wyhodowanych z zastosowaniem nietradycyjnych metod hodowlanych (np. przez klonowanie) i ich potomstwa wchodzi w zakres zastosowania rozporządzenia. Jednocześnie Rada jest zdania, że przedmiotowe rozporządzenie nie może we właściwy sposób regulować wszystkich aspektów klonowania i że Komisja powinna dokładniej przyrzeć się tej kwestii. W tym celu Komisja w terminie roku od daty wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wszystkich aspektów produkcji żywności ze sklonowanych zwierząt i ich potomstwa, a następnie, w odpowiednich przypadkach, wniosek legislacyjny (art. 20 ust. 2). Jest to zgodne z poprawką **93**. Rada uznała, że konieczne jest objęcie żywności produkowanej ze sklonowanych zwierząt zakresem zastosowania proponowanego rozporządzenia do momentu zaproponowania przez Komisję i przyjęcia szczegółowych przepisów regulujących tę kwestię. Rozwiązanie to pozwala na uniknięcie próżni prawnej, która – biorąc pod uwagę brak jakichkolwiek przepisów regulujących produkcję żywności ze sklonowanych zwierząt – powstałaby wskutek nieobjęcia takiej żywności zakresem zastosowania rozporządzenia zgodnie z propozycją Parlamentu Europejskiego.
- e) Nanomateriały – Rada uznała, że konieczna jest systematyczna ocena bezpieczeństwa i wydawanie zezwoleń na żywność zawierającą nanomateriały techniczne lub się z nich składającą, niezależnie od zmian właściwości takiej nowej żywności, które mogłyby zostać spowodowane przez nanomateriały. Dlatego też Rada wyraźnie określiła, że żywność taka uznawana jest za nową (art. 3 ust. 2 lit. a) pkt iv)) i dodała definicję „nanomateriału technicznego” (art. 3 ust. 2 lit. c)). Rada zlikwidowała zatem lukę, która mogłaby powstać, w przypadku gdy stosowanie nanotechnologii nie powodowałoby w składzie lub strukturze żywności istotnych zmian, o których mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) pkt iii), ale żywność nadal zawierałaby nanomateriały techniczne. W motywie 9 określono, że konieczne jest opracowanie spójnej definicji nanomateriałów na poziomie międzynarodowym. Jeżeli na poziomie międzynarodowym zostanie uzgodniona inna definicja, przyjęcie tej definicji w przedmiotowym rozporządzeniu nastąpi w drodze zwykłej procedury legislacyjnej. Komisja zgłosiła zastrzeżenie, argumentując, że dostosowanie takie powinno zostać przekazane Komisji zgodnie z art. 290 TFUE. Rada przyjęła zatem część poprawki **92**.
- Rada uwzględniła też poprawki **6** i **11** dotyczące konieczności wprowadzenia odpowiednich metod oceny ryzyka dotyczących nanomateriałów technicznych, co zostało odzwierciedlone w motywie 20.
- f) Określenie statusu żywności (art. 4 i motyw 16) – Rada uzgodniła, że określeniem statusu żywności, która ma zostać wprowadzona na rynek unijny, w zakresie definicji nowej żywności zajmować się będą podmioty działające w sektorze spożywczym, które w przypadku wątpliwości muszą konsultować się z właściwymi organami krajowymi.
- g) Zezwolenia dotyczące nowej żywności (art. 9 i motyw 18) – Rada uzgodniła, że wydawanie zezwoleń dotyczących nowej żywności należy przeprowadzać zgodnie z procedurą ustanowioną w rozporządzeniu (WE) nr 1331/2008, o ile przedmiotowe rozporządzenie nie przewiduje w danym przypadku odstępstwa. Rada uściśliła, że zezwolenia dotyczące nowej żywności powinny uwzględniać kwestie związane z etyką, środowiskiem i dobrostanem zwierząt, a także zasadę ostrożności. Czynniki te należy rozważać indywidualnie, w zależności od treści danego wniosku. Uwzględniła to poprawkę **20**.

- h) Zezwolenia dotyczące tradycyjnej żywności z krajów trzecich (art. 11 i motyw 22) – Rada nie przyjęła „procedury powiadomienia” w kształcie zaproponowanym przez Komisję. Aby zapewnić bezpieczeństwo żywności, zezwolenie powinno być oparte na opinii EFSA, a następnie podlegać autoryzacji dokonanej przez Komisję za pośrednictwem regulacyjnej procedury komitetowej. Ocena EFSA powinna przede wszystkim skupiać się na dowodach potwierdzających bezpieczeństwo stosowania żywności oraz na informacjach dotyczących składu tradycyjnej żywności. W celu przyspieszenia procedury należy wprowadzić krótsze terminy – 6 miesięcy na wydanie opinii EFSA i 3 miesiące na przedstawienie SCFCAH projektu środka przez Komisję. Sporządzony zostałby też osobny wykaz tradycyjnej żywności z krajów trzecich, na którą wydano zezwolenie (art. 7 ust. 2)). Nowe podejście Rady uwzględnia jednak poprawki **65** i **68**.
- i) Wskazówki techniczne (art. 12) – Komisja przed datą rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (tj. w terminie dwóch lat od jego wejścia w życie) musi udostępnić wskazówki techniczne i narzędzia zainteresowanym podmiotom, w szczególności podmiotom działającym w sektorze spożywczym oraz małym i średnim przedsiębiorstwom. Oczywiście jest, że rozporządzenie Komisji 97/618/WE będzie mieć nadal zastosowanie do chwili uchylenia rozporządzenia (WE) nr 258/1997. Jest to zgodne z poprawką **69**.
- j) Europejska Grupa ds. Etyki w Nauce i Nowych Technologiach – EGE (art. 15 i motyw 28) – wprowadzono dodatkowy przepis przewidujący, że Komisja może konsultować się z EGE, z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, w kwestiach etycznych dotyczących nowej żywności. Odpowiada to treści poprawki **76**. W przypadku takiej konsultacji, opinia EGE zostanie uwzględniona na etapie zarządzania ryzykiem.
- k) Ochrona danych (art. 16 i motyw 25) – z myślą o wspieraniu innowacji w przemyśle Rada uznała konieczność ochrony nowo uzyskanych danych naukowych lub poufnych informacji naukowych przez okres 5 lat. Takie chronione dane nie mogą być wykorzystywane do celów innego wniosku bez zgody pierwszego wnioskodawcy, a wydane zezwolenie ograniczone jest do pierwszego wnioskodawcy przez okres 5 lat, chyba że kolejny wnioskodawca uzyska zezwolenie bez odwoływania się do takich zastrzeżonych poufnych. To w pełni uwzględnia poprawkę **77**. Poprawki **25** jako takiej nie przyjęto, ale jej zamysł został oddany w art. 16.
- l) Podawanie informacji do wiadomości publicznej (art. 17) – streszczenia wniosków, rezultaty konsultacji dotyczących określenia statusu żywności oraz wykazy nowej żywności, na którą wydano zezwolenie, należy podawać do wiadomości publicznej – w tym ostatnim przypadku na osobnej, przeznaczony do tego celu stronie internetowej. Jest to zgodne z poprawkami **41**, **53** i **67**, częściowo z poprawką **40** i co do zasady uwzględnia poprawkę **64**.
- m) Przepisy przejściowe (art. 23 i motyw 29) – wnioski złożone zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 258/97 są rozpatrywane zgodnie z przepisami tego rozporządzenia, tylko jeżeli złożone zostało sprawozdanie dotyczące wstępnej oceny, zgodnie z art. 6 ust. 3, i nie była wymagana dodatkowa ocena, a państwa członkowskie nie zgłosiły sprzeciwu. Jest to zgodne z poprawkami **88** i **89**.

Oprócz wyżej wymienionych poprawek wspólne stanowisko uwzględnia poprawki **7**, **42**, **44**, **45**, które mają charakter techniczny/redakcyjny, a ich celem jest zwiększenie przejrzystości tekstu.

W związku z wejściem w życie w dniu 1 grudnia 2009 r. Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Rada musiała dostosować do TFUE przepisy wniosku Komisji dotyczące procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą. Rada uzgodniła, że następujące przepisy powinny powierzyć uprawnienia wykonawcze Komisji (art. 291 ust. 2 TFUE).

- Artykuł 3 ust. 4: przyjęcie dalszych kryteriów mających na celu doprecyzowanie definicji przedstawionych w art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (i)–(iv) oraz lit. c), d) i e), które mogą zostać przyjęte;
- Artykuł 11 ust. 5: aktualizacja wykazu tradycyjnej żywności z państw trzecich;
- Artykuł 16 ust. 5: aktualizacja wykazu unijnego w przypadku ochrony danych przed wygaśnięciem okresu 5 lat odnoszącego się do ochrony danych;

- Artykuł 27 ust. 2: środki przejściowe w celu wykonania przepisów art. 27 ust. 1, które mogą zostać przyjęte;
- Artykuł 9: aktualizacja unijnego wykazu dotyczącego nowej żywności. W tym celu trzeba by zmienić rozporządzenie (WE) nr 1331/2008 (zob. art. 28 stanowiska Rady).

Jak już wspomniano w lit. c) powyżej, Rada uzgodniła, że przyjęcie – do daty rozpoczęcia stosowania przedmiotowego rozporządzenia (tzn. 24 miesiące po jego wejściu w życie) – kryteriów oceny tego, czy żywność była w znacznym stopniu wykorzystywana w Unii do spożycia przez ludzi przed dniem 15 maja 1997 r., należy przekazać Komisji zgodnie z art. 290 TFUE.

2.2. Poprawki Parlamentu Europejskiego, które nie zostały przyjęte

Rada nie przyjęła 46 poniższych poprawek z następujących względów:

- (i) Poprawka **2**: wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego i interesów konsumentów związanych z żywnością z jednoczesnym zapewnieniem sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego to dwa podstawowe cele prawa unijnego w zakresie środków spożywczych (art. 1 rozporządzenia (WE) nr 178/2002). Te dwa aspekty uwzględnione zostały w motywie 1 i 2.
- (ii) Poprawka **9**: jak już wyjaśniono w lit. c) powyżej, podstawowym kryterium oceny tego, czy dany środek spożywczy należy uznać za nowy jest to, czy był on w znacznym stopniu wykorzystywany w Unii do spożycia przez ludzi przed 15 maja 1997 r. Żywność o zmienionej pierwotnej strukturze molekularnej, mikroorganizmy, grzyby lub algi, nowe odmiany mikroorganizmów i koncentraty substancji również wchodzą w zakres tej definicji i nie muszą być wyszczególniane osobno.
- (iii) Poprawka **22**: EFSA współpracuje z państwami członkowskimi, opracowując swoje opinie i może korzystać z sieci przewidzianych w art. 36 rozporządzenia (WE) nr 178/2002 i rozporządzenia Komisji (WE) nr 2230/2004.
- (iv) Badania na zwierzętach (poprawki **21**, **87**) – kwestia badań na zwierzętach, w szczególności unikanie badań na kręgowcach i wymiana wyników badań, nie wchodzi w zakres zastosowania przedmiotowego rozporządzenia. Zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1331/2008 (jednolita procedura wydawania zezwoleń), EFSA przedstawia wniosek dotyczący danych niezbędnych do oceny ryzyka związanego z nową żywnością, z których powinna wynikać konieczność uniknięcia zbędnych badań na zwierzętach.
- (v) Zakaz produkcji żywności ze sklonowanych zwierząt i ich potomstwa, zakaz wprowadzania do obrotu żywności pochodzącej ze sklonowanych zwierząt i ich potomstwa oraz zakaz importu klonowanych zwierząt i ich potomstwa (poprawki **5**, **10**, **12**, **14**, **91** (pkt 2 lit. ba)), **92** (pkt 2 lit. a) pkt ii) i 2 lit. ca)), **51** (część druga) – Rada nie może wyrazić zgody na natychmiastowe wyłączenie z zakresu zastosowania przedmiotowego rozporządzenia żywności uzyskanej ze sklonowanych zwierząt i ich potomstwa (zob. lit. d) powyżej). Należy też zauważyć, że Komisja ma prawo inicjatywy w zakresie składania wniosków legislacyjnych w UE i do przedstawienia wniosku legislacyjnego nie można jej zmusić aktem prawodawczym.
- (vi) Nanomateriały
 - a) Poprawka **13**: nie wchodzi w zakres rozporządzenia w sprawie nowej żywności; zastosowanie ma rozporządzenie (WE) nr 1935/2004 w sprawie materiałów i wyrobów przeznaczonych do kontaktu z żywnością.
 - b) Poprawka **90**: systematyczne umieszczanie na etykietach szczegółowego wykazu składników w postaci nanomateriałów jest zbędne; obowiązuje wymóg indywidualnego rozpatrywania szczegółowych wymogów dotyczących etykietowania, zgodnie z art. 9 ust. 2.
 - c) Poprawka **50**: w przypadku wątpliwości co do bezpieczeństwa żywności zawierającej nanomateriały należałoby stosować zasadę ostrożności. Ponadto data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia została przesunięta o 24 miesiące, co pozostawia więcej czasu na opracowanie metod oceny ryzyka w zakresie nanomateriałów technicznych.
- (vii) Ustalenie statusu żywności (poprawka **18** i część poprawki **40**): poprawki nie są zgodne z podejściem ustalonym przez Radę (zob. lit. d) powyżej).

- (viii) Dodatkowe kryteria oceny ryzyka przez EFSA:
- d) Poprawka **70**: odniesienie do art. 6 (art. 8 we wspólnym stanowisku) nie jest właściwe, ponieważ dotyczy warunków, które należy uwzględnić na etapie zarządzania ryzykiem a nie na etapie oceny ryzyka przeprowadzanej przez EFSA.
 - e) Poprawka **71**: stoi w sprzeczności z wewnętrznymi procedurami EFSA; przy ocenie bezpieczeństwa żywności EFSA może brać pod uwagę również inne aspekty niż szkodliwy lub toksyczny wpływ na zdrowie ludzkie.
 - f) Poprawka **74**: nie jest częścią etapu oceny ryzyka; na wniosek państwa członkowskiego możliwe byłoby zasięgnięcie opinii Europejskiej Grupy ds. Etyki w Nauce i Nowych Technologiach (EGE), która zostałaby potem uwzględniona na etapie zarządzania ryzykiem.
- (ix) Dodatkowe warunki dotyczące wydawania zezwoleń na nową żywność (zarządzanie ryzykiem)
- g) Poprawka **23**: aspekty etyczne można rozważyć na etapie zarządzania ryzykiem; ocena Europejskiej Agencji Środowiska nie ma tu zastosowania.
 - h) Poprawka **43**: nie jest konieczna: kwestie poruszone w tej poprawce są uwzględniane przez EFSA na etapie oceny ryzyka.
 - i) Poprawka **47**: nie ma zastosowania; zasięganie opinii Europejskiej Agencji Środowiska w przypadku każdego wniosku o wydanie zezwolenia dla nowego środka spożywczego nie jest ani konieczne, ani możliwe.
 - j) Poprawka **48**: opinii EGE nie można zasięgać w przypadku każdego wniosku o wydanie zezwolenia dla nowego środka spożywczego. Jeżeli EGE zostanie poproszona o wydanie takiej opinii zgodnie z art. 15, opinia ta zostanie uwzględniona na etapie zarządzania ryzykiem.
 - k) Poprawka **49**: kwestie poruszone w tej poprawce są uwzględniane przez EFSA na etapie oceny ryzyka oraz mogą być ujęte w warunkach stosowania i w dodatkowych szczegółowych wymogach dotyczących etykietowania, zgodnie z art. 9 ust. 2.
- (x) Zasada ostrożności (poprawka **1 (część druga), 19, 52**) – zasada ostrożności, o której mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 178/2002 ma zawsze zastosowanie. W motywie 18 znajduje się odniesienie do tej zasady. Dlatego nie trzeba powtarzać jej w innych motywach ani wymieniać jako dodatkowego warunku dotyczącego zezwoleń.
- (xi) Dodatkowe uwagi co do wpisów dotyczących nowej żywności w wykazie unijnym:
- l) Poprawka **54**: wszystkie poruszone kwestie zostały już uwzględnione w rozporządzeniu z wyjątkiem lit. f), która jest niejasna, ponieważ wymogi dotyczące monitorowania i inspekcje, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 882/2004 w sprawie kontroli urzędowych, to dwie różne sprawy.
 - m) Poprawka **57**: zgodnie z art. 9 ust. 2 obecność substancji niepożądanych w nowej żywności jest już kontrolowana przy pomocy specyfikacji żywności, a ograniczenia kontaktu z substancjami zawartymi w nowej żywności będą uwzględnione w „warunkach stosowania” i mogą zostać wprowadzone po wydaniu opinii przez EFSA.
- (xii) Monitoring po wprowadzeniu do obrotu (poprawki **55 i 75**) – systematyczny monitoring po wprowadzeniu do obrotu i kontrola zezwoleń po pięciu latach dla całej nowej żywności wprowadzonej do obrotu to działanie zbyteczne. Stanowiłoby to obciążenie administracyjne dla podmiotów działających w sektorze spożywczym i organów państw członkowskich. Artykuł 14 w indywidualnych przypadkach przewiduje możliwość stosowania monitoringu po wprowadzeniu do obrotu. Producenci są zobowiązani zgłaszać Komisji wszystkie nowe informacje naukowe lub techniczne, które mogą wpłynąć na ocenę bezpieczeństwa stosowania nowej żywności już wprowadzonej na rynek unijny.
- (xiii) Etykietowanie nowej żywności (poprawki **60 i 62**) – systematyczne etykietowanie wszystkich nowych środków spożywczych (poprawka 62) to działanie zbyteczne, które spowodowałoby powstanie obciążeń administracyjnych. Szczegółowe wymogi w zakresie etykietowania można wprowadzić zgodnie z art. 9 ust. 2. Etykietowanie produktów uzyskanych ze zwierząt karmionych paszą genetycznie modyfikowaną (poprawka 60) nie wchodzi w zakres przedmiotowego rozporządzenia (rozporządzenie (WE) nr 1829/2003 jest w sposób wyraźny wyłączone).

- (xiv) Tradycyjna żywność z krajów trzecich (poprawki **28**, **64** i **66**): Rada uzgodniła procedurę wydawania zezwoleń na taką żywność; jest ona inna, niż procedura zaproponowana przez Komisję (zob. lit. h) powyżej).
- (xv) Konsultacje z EGE (poprawka **29**): motyw 28 w brzmieniu Rady lepiej odpowiada treści art. 15 w zakresie konsultacji z EGE (zob. lit. j) powyżej).
- (xvi) Ujednoczenie terminów wydawania zezwoleń dotyczących oświadczeń zdrowotnych i nowej żywności w przypadku wprowadzenia ochrony danych (poprawki **27**, **80**) – takie ujednoczenie mogłoby być wskazane, ale byłoby trudne do osiągnięcia w praktyce, ponieważ oceny przeprowadzane są w innych terminach, a obie decyzje są podejmowane oddzielnie.
- (xvii) Poprawka **61**: decyzje dotyczące aktualizowania wykazu unijnego w przypadku wprowadzenia ochrony danych muszą zostać podjęte zgodnie z procedurą regulacyjną, ponieważ są to indywidualne zezwolenia, a nie środki o zakresie ogólnym.
- (xviii) Poprawki **56** i **91** (ust. 2 lit. a)): zezwolenia dotyczące dodatków do żywności, enzymów spożywczych i środków aromatyzujących do żywności, które zostały poddane nowemu procesowi produkcji, co powoduje powstanie istotnych zmian, są już uwzględnione w sektorowych przepisach o dodatkach do żywności (art. 12 i motyw 11 rozporządzenia (WE) nr 1333/2008), enzymach spożywczych (art. 14 i motyw 12 rozporządzenia (WE) nr 1332/2008) i środkach aromatyzujących do żywności (art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1334/2008). W przypadku takich zezwoleń stosowana jest jednolita procedura zezwoleń.
- (xix) Poprawka **78**: Rada nie przeanalizowała kwestii projektów badawczych finansowanych przez UE lub ze źródeł publicznych.
- (xx) Poprawka **81**: Rozporządzenie (WE) nr 882/2004 w sprawie kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z prawem paszowym i żywnościowym (w tym z rozporządzeniem w sprawie nowej żywności) ma wciąż zastosowanie i nie trzeba go dublować.
- (xxi) Poprawka **82**: Rada zgodziła się przesunąć datę rozpoczęcia stosowania rozporządzenia o 24 miesiące od daty jego opublikowania. Taki sam termin wyznaczono państwom członkowskim na powiadomienie Rady o przepisach dotyczących sankcji.
- (xxii) Poprawka **83**: Zbędna; powiela obowiązujące przepisy zawarte w art. 53 i 54 rozporządzenia (WE) nr 178/2002.

Rada nie przyjęła poprawek **8** i **85**, ponieważ są one niejasne, ani poprawek **4**, **17**, **51** (część pierwsza), których treść jest oczywista i które nie wnoszą nic nowego.

IV. WNIOSKI

Rada uważa, że w jej stanowisku w pierwszym czytaniu udało się uwzględnić w wyważony sposób poszczególne obawy i interesy, zachowując jednocześnie cele rozporządzenia. Rada oczekuje konstruktywnej dyskusji z Parlamentem Europejskim w celu szybkiego przyjęcia rozporządzenia, które zapewnia wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego i ochrony konsumentów.

CENY PRENUMERATY w 2010 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	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 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 pojedynczym CD-ROM-ie.

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*.

Format CD-ROM zostanie w ciągu roku 2010 zastąpiony formatem DVD.

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

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 oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

