

# Dziennik Urzędowy L 300

## Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 52

14 listopada 2009

Spis treści

### I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

#### ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1069/2009 z dnia 21 października 2009 r. określające przepisy sanitarne dotyczące produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi, i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 (rozporządzenie o produktach ubocznych pochodzenia zwierzęcego) ..... 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa <sup>(1)</sup> ..... 34
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE <sup>(1)</sup> ..... 51
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych <sup>(1)</sup> ..... 72
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 <sup>(1)</sup> ..... 88

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

Cena: 7 EUR

**PL**

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

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



## I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) nr 1069/2009

z dnia 21 października 2009 r.

**określające przepisy sanitarne dotyczące produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi, i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 (rozporządzenie o produktach ubocznych pochodzenia zwierzęcego)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 152 ust. 4 lit. b),

uwzględniając wniosek Komisji,

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

po konsultacjach z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego, nieprzeznaczone do spożycia przez ludzi, stanowią potencjalne zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt. Sytuacje kryzysowe z ubiegłych lat, związane z ogniskami pryszczycy, rozprzestrzenianiem się pasażowalnych encefalopatii gąbczastych, takich jak gąbczasta encefalopatia bydła (BSE), oraz występowaniem dioksyn w paszach, dowiodły, że niewłaściwe stosowanie niektórych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego może mieć poważny wpływ na zdrowie ludzi i zwierząt, bezpieczeństwo łańcucha żywnościowego i paszowego oraz zaufanie konsumentów. Ponadto takie sytuacje kryzysowe mogą mieć również dalsze negatywne skutki dla ogółu społeczeństwa, przez wpływ na sytuację socjoekonomiczną rolników i sektorów przemysłowych oraz przez wpływ na zaufanie konsumentów do bezpieczeństwa produktów pochodzenia zwierzęcego. Ogniska chorób mogłyby mieć również negatywny wpływ na środowisko nie tylko w związku z problemami z usuwaniem, lecz również w kontekście bioróżnorodności.

(2) Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego powstają przede wszystkim przy uboju zwierząt do spożycia przez ludzi, przy produkcji wyrobów pochodzenia zwierzęcego, na przykład produktów mlecznych, oraz przy usuwaniu zwierząt martwych oraz podczas stosowania środków zwalczania chorób. Niezależnie od pochodzenia, produkty te stanowią potencjalne zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt oraz dla środowiska. Zagrożenie takie należy odpowiednio kontrolować, albo kierując produkty do bezpiecznych kanałów usuwania, albo stosując je w różnych celach, z zachowaniem ściśle określonych warunków, minimalizując w ten sposób związane z nimi zagrożenie dla zdrowia.

(3) Usuwanie wszystkich produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego nie jest wykonalne, ponieważ wiązałoby się z wysokimi kosztami i stwarzałoby zagrożenie dla środowiska. W interesie wszystkich obywateli jest bezpieczne i zrównoważone stosowanie szeregu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego w wielu zastosowaniach, pod warunkiem minimalizacji zagrożenia dla zdrowia. Szereg produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego jest powszechnie stosowanych w ważnych branżach produkcyjnych, takich jak przemysł farmaceutyczny, paszowy i skórzany.

(4) Nowe technologie poszerzyły możliwości zastosowań produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych w wielu branżach produkcyjnych, w szczególności do wytwarzania energii. Stosowanie nowych technologii może jednak też stwarzać zagrożenie dla zdrowia, które musi być również zminimalizowane.

(5) Wspólnotowe przepisy sanitarne dotyczące gromadzenia, przewozu, manipulowania, obróbki, przekształcania, przetwarzania, składowania, wprowadzania do obrotu, rozprowadzania, stosowania lub usuwania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego powinny być ujęte w spójne i kompletne ramy.

(6) Zasady ogólne powinny być proporcjonalne do zagrożenia stwarzanego przez produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego dla zdrowia ludzi i zwierząt przy czynnościach dokonywanych przez podmioty na różnych etapach

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 100 z 30.4.2009, s. 133.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 24 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 7 września 2009 r.

- łańcucha – od ich gromadzenia do ich wykorzystania lub usuwania. W zasadach powinno się również uwzględnić zagrożenie dla środowiska naturalnego związane z powyższymi operacjami. Ramy wspólnotowe powinny obejmować przepisy sanitarne dotyczące, w stosownych przypadkach, wprowadzania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego do obrotu, w tym handlu wewnątrzwspólnotowego tymi produktami oraz przywozu tych produktów.
- (7) W rozporządzeniu (WE) nr 1774/2002 <sup>(1)</sup> Parlament Europejski i Rada ustanowiły wspólnotowe przepisy sanitarne dotyczące produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi. Na podstawie opinii naukowych oraz działań w ramach Białej księgi Komisji na temat bezpieczeństwa żywności z dnia 12 stycznia 2000 r., w rozporządzeniu tym wprowadzono szereg zasad mających na celu ochronę łańcucha żywnościowego i paszowego, uzupełniając w ten sposób prawodawstwo wspólnotowe w dziedzinie żywności i pasz. Zasady te znacznie poprawiły poziom ochrony przed zagrożeniem stwarzanym przez produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego we Wspólnocie.
- (8) W rozporządzeniu (WE) nr 1774/2002 wprowadzono klasyfikację produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego w podziale na trzy kategorie, zależnie od związanego z nimi stopnia zagrożenia. Od podmiotów wymaga się, aby oddzielały od siebie produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego należące do różnych kategorii, jeżeli chcą wykorzystywać produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego, które nie stanowią znacznego zagrożenia dla zdrowia ludzi lub zwierząt, w szczególności, jeżeli takie produkty pochodzą z materiału zdatnego do spożycia przez ludzi. W rozporządzeniu wprowadzono również zasadę, zgodnie z którą zwierząt gospodarskich nie należy skarmiać materiałem wysokiego ryzyka ani materiałem pochodzącym ze zwierząt tego samego gatunku. Zgodnie z tym rozporządzeniem do łańcucha paszowego może trafić tylko materiał ze zwierząt, które przeszły inspekcję weterynaryjną. Ponadto rozporządzenie określa zasady dotyczące norm przetwarzania, które zapewniają zmniejszenie zagrożenia.
- (9) Na mocy art. 35 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1774/2002 Komisja jest zobowiązana do przedkładania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania na temat środków wprowadzonych przez państwa członkowskie w celu zapewnienia wykonania tego rozporządzenia. Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wnioski legislacyjne. Sprawozdanie zostało przedłożone w dniu 21 października 2005 r. i podkreślono w nim konieczność podtrzymania zasad określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1774/2002. Ponadto zwrócono w nim szczególną uwagę na obszary, w których zmiany rozporządzenia zostały uznane za niezbędne, w szczególności takie, jak wyjaśnienie stosowania zasad do produktów gotowych, relacja z innymi aktami prawa wspólnotowego oraz klasyfikacja niektórych rodzajów materiału. Wnioski te znalazły potwierdzenie w ustaleniach poczynionych podczas szeregu wizyt informacyjnych w państwach członkowskich, przeprowadzonych przez Biuro Komisji ds. Żywności i Weterynarii (FVO) w 2004 i 2005 r. Zdaniem FVO niezbędne są udoskonalenia w zakresie śledzenia obiegu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego oraz skuteczności i harmonizacji kontroli urzędowych.
- (10) Naukowy Komitet Sterujący, zastąpiony w 2002 r. przez Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA), przyjął szereg opinii dotyczących produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego. Z opinii tych wynika konieczność utrzymania głównych zasad rozporządzenia (WE) nr 1774/2002; w szczególności zasady, że produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego, pochodzące ze zwierząt uznanych za niezdatne do spożycia przez ludzi w wyniku badania weterynaryjnego, nie powinny być wprowadzane do łańcucha paszowego. Jednak takie produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego mogą zostać zużyte i użyte do wytwarzania produktów technicznych lub przemysłowych przy zachowaniu odpowiednich warunków sanitarnych.
- (11) Z konkluzji Prezydencji Rady na temat sprawozdania Komisji z dnia 21 października 2005 r., które zostały przyjęte w grudniu 2005 r., i późniejszych konsultacji przeprowadzonych przez Komisję wynika, że zasady ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 1774/2002 powinny zostać poprawione. Należy wyraźnie wskazać główne cele przepisów dotyczących produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, mianowicie kontrolę zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt oraz ochronę łańcucha żywnościowego i paszowego. Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny umożliwić osiągnięcie tych celów.
- (12) Przepisy dotyczące produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego ustanowione w niniejszym rozporządzeniu należy stosować do produktów, które nie mogą być przeznaczone do spożycia przez ludzi na mocy prawodawstwa wspólnotowego, w szczególności jeśli nie są one zgodne z prawem higieny żywności lub jeśli nie można ich wprowadzić do obrotu jako żywności, ponieważ są niebezpieczne lub szkodliwe dla zdrowia lub też niezdatne do spożycia przez ludzi (produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego „na mocy prawa”). Przepisy te powinny jednak mieć również zastosowanie do produktów pochodzenia zwierzęcego, które są zgodne z niektórymi zasadami dotyczącymi ich ewentualnego wykorzystania do spożycia przez ludzi lub które są surowcami do produkcji wyrobów przeznaczonych do spożycia przez ludzi, nawet jeżeli zostaną ostatecznie użyte do innych celów (produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego „z wyboru”).
- (13) Ponadto w celu zapobieżenia zagrożeniu związanemu ze zwierzętami dzikimi, ciała i części ciał tych zwierząt, podejrzanych o zakażenie chorobą zakaźną, powinny podlegać zasadom określonym w niniejszym rozporządzeniu. Objęcie tych zwierząt przepisami nie powinno oznaczać obowiązku gromadzenia i usuwania zwierząt dzikich, które padły lub które zostały upolowane w swoim siedlisku przyrodniczym. Jeżeli zachowywane są dobre praktyki myśliwskie, możliwe jest bezpieczne usunięcie na miejscu wnętrzości i innych części ciała. Takie praktyki, mające na celu zmniejszenie zagrożenia, są dobrze ugruntowane w państwach członkowskich, a w niektórych przypadkach opierają się na tradycjach kulturowych lub przepisach krajowych regulujących działalność myśliwych. Prawodawstwo wspólnotowe, a w szczególności rozporządzenie (WE) nr 853/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące higieny w odniesieniu do żywności pochodzenia zwierzęcego <sup>(2)</sup>, określa zasady obchodzenia się z mięsem

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 273 z 10.10.2002, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 55.

- oraz produktami ubocznymi pochodzącymi ze zwierzyny łownej. Zasady te nakładają na przeszkolone osoby, takie jak myśliwi, odpowiedzialność za zapobieganie zagrożeniu. W związku z ewentualnym zagrożeniem dla łańcucha żywnościowego produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego pochodzące z martwych zwierząt łownych powinny podlegać niniejszemu rozporządzeniu jedynie w zakresie, w jakim prawo higieny żywności ma zastosowanie do wprowadzania do obrotu takich zwierząt i wiąże się z operacjami prowadzonymi przez zakłady przetwórstwa dziczyzny. Ponadto należy objąć niniejszym rozporządzeniem produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego wykorzystywane do przygotowania trofeów myśliwskich w celu ochrony przed zagrożeniem chorobami zwierzęcymi powodowanymi takimi produktami ubocznymi.
- (14) Przepisy określone w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć zastosowanie do produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego ze zwierząt wodnych, innych niż materiał pochodzący z połówów. Jednakże należy przyjąć współmierne do zagrożenia środki dotyczące obchodzenia się z materiałami powstającymi na pokładach statków rybackich w wyniku patroszenia ryb, wykazującymi objawy choroby, oraz usuwania tych materiałów. Takie środki wdrożenia niniejszego rozporządzenia należy przyjąć w oparciu o ocenę zagrożenia, dokonaną przez odpowiednią instytucję naukową na podstawie dostępnych dowodów, dotyczących skuteczności niektórych środków, których celem jest przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się chorób przenoszonych na ludzi, a w szczególności niektórych pasożytów.
- (15) Ze względu na ograniczone zagrożenie, jakie stanowią materiały stosowane jako surowa pasza dla zwierząt domowych w gospodarstwach lub dostarczane końcowym użytkownikom przez przedsiębiorstwa sektora spożywczego, niektóre rodzaje działalności związane z surową paszą dla zwierząt domowych nie powinny podlegać przepisom określonym w niniejszym rozporządzeniu.
- (16) W niniejszym rozporządzeniu należy wyjaśnić, które zwierzęta mają zostać sklasyfikowane jako zwierzęta domowe, aby produkty uboczne pochodzące z takich zwierząt nie były stosowane w paszach przeznaczonych dla zwierząt gospodarskich. W szczególności za zwierzęta domowe należy uznać zwierzęta hodowane w celach innych niż cele rolnicze, takie jak zwierzęta do towarzystwa.
- (17) W celu zachowania spójności prawodawstwa wspólnotowego, w niniejszym rozporządzeniu należy zastosować niektóre definicje użyte w rozporządzeniu (WE) nr 999/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. ustanawiającym zasady zapobiegania, kontroli i zwalczania niektórych przenośnych gąbczastych encefalopatii <sup>(1)</sup> oraz w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów <sup>(2)</sup>. Należy wyjaśnić odesłanie do dyrektywy Rady 86/609/EWG z dnia 24 listopada 1986 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących ochrony zwierząt używanych do celów doświadczalnych i innych celów naukowych <sup>(3)</sup>.
- (18) W celu zachowania spójności prawodawstwa wspólnotowego w niniejszym rozporządzeniu należy zastosować definicję zwierzęcia wodnego określoną w dyrektywie Rady 2006/88/WE z dnia 24 października 2006 r. w sprawie wymogów w zakresie zdrowia zwierząt akwakultury i produktów akwakultury oraz zapobiegania niektórym chorobom zwierząt wodnych i zwalczania tych chorób <sup>(4)</sup>. Jednocześnie bezkręgowce wodne, które nie są objęte tą definicją i nie zagrażają przeniesieniem choroby, powinny podlegać takim samym wymogom, jakim podlegają zwierzęta wodne.
- (19) Dyrektywa Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów <sup>(5)</sup> określa warunki wydawania zezwoleń dla składowisk odpadów. Niniejsze rozporządzenie powinno regulować usuwanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego na składowiskach odpadów, dla których wydano takie zezwolenie.
- (20) Za prowadzenie czynności zgodne z niniejszym rozporządzeniem powinny odpowiadać przede wszystkim podmioty. Równocześnie interes publiczny związany z zapobieganiem zagrożeniu dla zdrowia ludzi i zwierząt wymaga stworzenia systemu gromadzenia i usuwania, który zapewni bezpieczne stosowanie lub bezpieczne usuwanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, które nie mogą być użyte lub które nie są używane ze względów gospodarczych. W zakresie systemu gromadzenia i usuwania należy uwzględnić faktyczną ilość produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego gromadzonych w danym państwie członkowskim. Należy również ostrożnie rozważyć potrzebę poszerzonych możliwości usuwania w przypadku wystąpienia ognisk poważnych chorób zakaźnych lub czasowych awarii technicznych w istniejących zakładach odpowiedzialnych za usuwanie produktów. Państwu członkowskim należy zezwolić na współpracę ze sobą i z krajami trzecimi, pod warunkiem że osiągnięte zostaną cele niniejszego rozporządzenia.
- (21) Ważne jest, aby określić punkt wyjściowy, w cyklu życiowym produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, od którego należy zacząć stosować wymagania niniejszego rozporządzenia. Produkt, który raz stał się produktem ubocznym pochodzenia zwierzęcego, nie powinien powracać do łańcucha żywnościowego. Szczególne przepisy mają zastosowanie do obchodzenia się z niektórymi surowcami, takimi jak skóry poddawane obróbce w fabrykach lub zakładach połączonych jednocześnie z łańcuchem produkcji żywności i z łańcuchem produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego. W takich przypadkach należy podjąć szczególne środki w celu rozdzielenia obu łańcuchów, aby zmniejszyć ewentualne zagrożenie, jakie może wyniknąć z zanieczyszczenia krzyżowego dla łańcucha żywnościowego. Dla innych przedsiębiorstw należy określić oparte na zagrożeniu warunki, aby zapobiec zanieczyszczeniu krzyżowemu, w szczególności poprzez rozdzielenie łańcucha produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego od łańcucha żywnościowego.
- (22) Ze względu na pewność prawa i odpowiednią kontrolę zagrożeń należy określić końcowy punkt łańcucha produkcyjnego dla produktów, które nie mają już bezpośredniego

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 147 z 31.5.2001, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 358 z 18.12.1986, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 328 z 24.11.2006, s. 14.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 182 z 16.7.1999, s. 1.

związku z bezpieczeństwem łańcucha paszowego. W odniesieniu do niektórych produktów podlegających innym wspólnotowym przepisom prawnym należy określić taki punkt końcowy w fazie produkcji. Produkty, które osiągnęły punkt końcowy, nie powinny podlegać kontrolom, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu. W szczególności należy zezwolić na wprowadzenie tych produktów do obrotu bez ograniczeń, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, oraz na manipulowanie produktami i ich przewóz przez podmioty, które nie zostały zatwierdzone lub zarejestrowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

- (23) Powinna jednak istnieć możliwość zmiany takiego punktu końcowego, szczególnie w przypadku pojawienia się nowych zagrożeń. Na mocy rozporządzenia (WE) nr 1774/2002 niektóre produkty – w szczególności gówno, niektóre skóry poddane szczególnym sposobom obróbki, takim jak garbowanie, oraz niektóre trofea myśliwskie – nie podlegają przepisom tego rozporządzenia. Należy ustanowić, na odpowiednich warunkach, podobne odstępstwa od stosowania środków przyjętych w ramach niniejszego rozporządzenia dla produktów takich, jak wyroby oleochemiczne i wyroby końcowe pochodzące z produkcji biodiesla.
- (24) W celu zapewnienia wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzi i zwierząt państwa członkowskie powinny nadal podejmować niezbędne środki zapobiegające wysyłaniu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego z obszarów i przedsiębiorstw objętych ograniczeniami, w szczególności w przypadku wystąpienia ogniska choroby wymienionej w dyrektywie Rady 92/119/EWG z dnia 17 grudnia 1992 r. wprowadzającej ogólne wspólnotowe środki zwalczania niektórych chorób zwierząt i szczególne środki odnoszące się do choroby pęcherzykowej świń<sup>(1)</sup>.
- (25) Czynności związane z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego, które wiążą się ze znacznym stopniem zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, powinny być przeprowadzone w przedsiębiorstwach lub zakładach, które zostały zatwierdzone wcześniej do przeprowadzania takich czynności przez właściwy organ. Warunek taki powinien w szczególności mieć zastosowanie do przedsiębiorstw lub zakładów przetwórczych oraz do innych przedsiębiorstw lub zakładów zajmujących się obróbką lub składowaniem produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, które mają bezpośredni związek z bezpieczeństwem łańcucha paszowego. Należy zezwolić na stosowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, należących do więcej niż jednej kategorii, w tym samym przedsiębiorstwie lub zakładzie, pod warunkiem zapobiegania zanieczyszczeniu krzyżowemu. Należy ponadto zezwolić na zmianę tych warunków, jeżeli ilość materiału do usunięcia i przetworzenia narasta w związku z wystąpieniem poważnego ogniska choroby, pod warunkiem że tymczasowe stosowanie na zmienionych warunkach nie prowadzi do propagacji zagrożenia związanego z chorobą.
- (26) Jednak zatwierdzenia takie nie powinny być niezbędne dla przedsiębiorstw lub zakładów, które przetwarzają niektóre bezpieczne materiały lub zajmują się niektórymi

bezpiecznymi materiałami, na przykład produktami przetworzonymi w stopniu takim, że nie stanowią już zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt. Takie przedsiębiorstwa lub zakłady powinny być zarejestrowane tak, aby umożliwić kontrolę urzędową nad obiegiem materiału i zapewnić ich identyfikowalność. Ten wymóg rejestracji powinien mieć również zastosowanie do podmiotów przewożących produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne, chyba że nie podlegają już one żadnej kontroli z uwagi na określenie końcowego punktu łańcucha produkcyjnego.

- (27) Przedsiębiorstwa lub zakłady powinny być zatwierdzane po przedłożeniu właściwemu organowi informacji i po wizytacji na miejscu, z których będzie wynikać, że spełnione zostaną wymogi niniejszego rozporządzenia związane z infrastrukturą i wyposażeniem przedsiębiorstwa lub zakładu, tak aby wszelkie zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt wynikające ze stosowania procesu było odpowiednio uregulowane. Powinna istnieć możliwość przyznania zatwierdzenia warunkowego, aby dany podmiot mógł usunąć nieprawidłowości przed przyznaniem przedsiębiorstwu lub zakładowi pełnego zatwierdzenia.
- (28) Od przedsiębiorstw lub zakładów, których czynności zostały już zatwierdzone zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym w zakresie higieny żywności, nie należy już wymagać zatwierdzenia lub rejestracji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ponieważ zatwierdzenia lub rejestracje przyznane na mocy powyższego prawodawstwa wspólnotowego uwzględniają już cele niniejszego rozporządzenia. Jednak przedsiębiorstwa lub zakłady, zatwierdzone lub zarejestrowane zgodnie z przepisami dotyczącymi higieny, powinny obowiązkowo spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia i podlegać urzędowym kontrolom prowadzonym w celu sprawdzenia zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia.
- (29) Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne należy sklasyfikować w trzech kategoriach, odpowiadających zagrożeniu dla zdrowia ludzi i zwierząt, na podstawie ocen ryzyka. Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne stanowiące wysokie zagrożenie powinny być stosowane wyłącznie poza łańcuchem paszowym, natomiast ich użycie stanowiące niższe zagrożenie powinno być dozwolone przy zachowaniu bezpiecznych warunków.
- (30) Postęp naukowy i techniczny może doprowadzić do opracowania procesów, które eliminują lub minimalizują zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt. Możliwe powinno być zatem wprowadzanie zmian w wykazie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego określonych w niniejszym rozporządzeniu, aby uwzględnić taki postęp. Przed wprowadzeniem takich zmian i zgodnie z ogólnymi zasadami prawodawstwa wspólnotowego mającymi na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzi i zwierząt przeprowadzona powinna być ocena zagrożenia przez odpowiednią instytucję naukową, np. EFSA, Europejską Agencję Leków lub Komitet Naukowy ds. Produktów Konsumenckich, zależnie od rodzaju ocenianego produktu ubocznego pochodzenia zwierzęcego. Należy jednak wyraźnie określić, że po zmieszaniu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego różnych kategorii mieszaninę należy traktować zgodnie z normami określonymi dla proporcjonalnej zawartości w mieszaninie materiału należącego do najwyższej kategorii ryzyka.

(1) Dz.U. L 62 z 15.3.1993, s. 69.

- (31) W związku z wysokim zagrożeniem dla zdrowia ludzi należy w szczególności zakazać stosowania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego wiążących się z ryzykiem pasażowalnej encefalopatii gąbczastej (TSE) w paszach. Ograniczenie to powinno mieć również zastosowanie do zwierząt dzikich, które mogą przenosić tę chorobę. Ograniczenie związane z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego wiążącymi się z ryzykiem TSE nie powinno naruszać przepisów prawa paszowego określonych w rozporządzeniu (WE) nr 999/2001.
- (32) Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego wykorzystywane w celach doświadczalnych, w rozumieniu dyrektywy 86/609/EWG, również nie powinny być stosowane w paszach ze względu na ewentualne zagrożenie wynikające z tych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego. Jednak państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego wykorzystywanych w celach doświadczalnych do testowania nowych dodatków paszowych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1831/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 września 2003 r. w sprawie dodatków stosowanych w żywieniu zwierząt <sup>(1)</sup>.
- (33) Stosowanie niektórych substancji i produktów jest niezgodne z prawem na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 2377/90 z dnia 26 czerwca 1990 r. ustanawiającego wspólnotową procedurę dla określania maksymalnego limitu pozostałości weterynaryjnych produktów leczniczych w środkach spożywczych pochodzenia zwierzęcego <sup>(2)</sup> oraz na mocy dyrektywy Rady 96/22/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. dotyczącej zakazu stosowania w gospodarstwach hodowlanych niektórych związków o działaniu hormonalnym, tyreostatycznym i  $\beta$ -agonistycznym <sup>(3)</sup>. Ponadto w dyrektywie Rady 96/23/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie środków monitorowania niektórych substancji i ich pozostałości u żywych zwierząt i w produktach pochodzenia zwierzęcego <sup>(4)</sup> określa się dalsze przepisy w zakresie monitorowania niektórych substancji i ich pozostałości u żywych zwierząt i w produktach pochodzenia zwierzęcego. Dyrektywa 96/23/WE określa również przepisy stosowane w przypadku stwierdzenia pozostałości zatwierdzonych substancji lub zanieczyszczeń w ilościach przekraczających dozwolone poziomy. W celu zapewnienia spójności prawodawstwa wspólnotowego produkty pochodzenia zwierzęcego, w których wykryto substancje niezgodne z rozporządzeniem (EWG) nr 2377/90 oraz dyrektywami 96/22/WE i 96/23/WE, powinny być sklasyfikowane odpowiednio jako materiał kategorii 1 lub kategorii 2, zależnie od zagrożenia dla łańcucha żywnościowego i paszowego.
- (34) Nie ma konieczności usuwania obornika i treści z przewodu pokarmowego pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego ich przetworzenia, dzięki któremu choroba nie będzie mogła być przeniesiona przez glebę. W łańcuchu paszowym nie należy stosować produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, pochodzących od zwierząt padłych w gospodarstwie lub zabitych w związku ze zwalczaniem chorób. Ograniczenie to ma również zastosowanie do przywożonych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, które zostaną wprowadzone do Wspólnoty, jeżeli nie są one zgodne z prawodawstwem wspólnotowym podczas inspekcji we wspólnotowym punkcie kontroli granicznej, oraz do produktów, których niezgodność z obowiązującymi wymaganiami stwierdzono podczas kontroli przeprowadzonych na obszarze Wspólnoty. Brak zgodności z dyrektywą 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 <sup>(5)</sup> oraz z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 767/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wprowadzania do obrotu i stosowania pasz <sup>(6)</sup> nie powinien powodować wykluczenia z łańcucha paszowego produktów zgłoszonych do kontroli granicznej.
- (35) Od daty wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 1774/2002 domyślna klasyfikacja niektórych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego jako materiału kategorii 2 ogranicza poważnie ich możliwe zastosowania, niekoniecznie proporcjonalnie do ryzyka. Produkty takie należy zatem przeklasyfikować jako materiał kategorii 3, aby umożliwić ich stosowanie w niektórych celach paszowych. W przypadku wszystkich innych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, niewymienionych w żadnej z trzech kategorii, należy ze względów ostrożnościowych utrzymać domyślną kategoryzację jako materiał kategorii 2, w szczególności potwierdzając ogólne wyłączenie takiego materiału z łańcucha paszowego dla paszy przeznaczonej dla zwierząt gospodarskich innych niż zwierzęta futerkowe.
- (36) Inne akty prawne, które weszły w życie od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 178/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2002 r. ustanawiającego ogólne zasady i wymagania prawa żywnościowego, powołującego Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności oraz ustanawiającego procedury w zakresie bezpieczeństwa żywności <sup>(7)</sup>, a mianowicie rozporządzenie (WE) nr 852/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie higieny środków spożywczych <sup>(8)</sup> oraz rozporządzenie (WE) nr 853/2004, a także rozporządzenie (WE) nr 183/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 stycznia 2005 r. ustanawiające wymagania dotyczące higieny pasz <sup>(9)</sup>, i wobec których rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 ma charakter uzupełniający, za przestrzeganie prawa wspólnotowego w zakresie ochrony zdrowia ludzi i zwierząt czynią odpowiedzialnymi przede wszystkim podmioty prowadzące przedsiębiorstwa spożywcze. Zgodnie z tymi aktami prawnymi podmioty wykonujące czynności na mocy niniejszego rozporządzenia powinny również być przede wszystkim odpowiedzialne za przestrzeganie niniejszego rozporządzenia. Ten obowiązek powinien być dokładniej wyjaśniony i uszczegółowiony w zakresie środków zapewnienia identyfikowalności, takich jak oddzielne gromadzenie i rozprowadzanie produktów ubocznych pochodzenia

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 268 z 18.10.2003, s. 29.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 125 z 23.5.1996, s. 3.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 125 z 23.5.1996, s. 10.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 109 z 6.5.2000, s. 29.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 229 z 1.9.2009, s. 1.

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 31 z 1.2.2002, s. 1.

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 139 z 30.4.2004, s. 1.

<sup>(9)</sup> Dz.U. L 35 z 8.2.2005, s. 1.

- zwierzęcego. Wprowadzone systemy, zapewniające identyfikowalność produktów krążących wyłącznie na szczeblu krajowym innymi sposobami, powinny nadal działać, jeżeli dostarczają one równoważnych informacji. Należy dołożyć wszelkich starań, aby promować stosowanie elektronicznych metod dokumentacji i innych sposobów dokumentacji, niewymagających użycia papieru, jeżeli zapewniają one pełną identyfikowalność.
- (37) Niezbędny jest system wewnętrznych kontroli, zapewniający przestrzeganie wymogów niniejszego rozporządzenia w obrębie przedsiębiorstwa lub zakładu. W trakcie urzędowych kontroli właściwe organy powinny brać pod uwagę wyniki wewnętrznych kontroli. W niektórych przedsiębiorstwach lub zakładach należy prowadzić kontrole wewnętrzne w systemie opartym na zasadach analizy zagrożenia i krytycznych zasad punktów kontroli (HACCP). Zasady HACCP powinny opierać się na doświadczeniu w ich wdrażaniu w ramach wspólnotowych przepisów prawnych dotyczących higieny żywności i pasz. W związku z tym krajowe podręczniki dobrych praktyk powinny służyć za przydatne narzędzie, ułatwiające praktyczne wdrożenie zasad HACCP oraz innych aspektów niniejszego rozporządzenia.
- (38) Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego powinny być stosowane jedynie, gdy zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt zostało zminimalizowane w trakcie przetwarzania i wprowadzania do obrotu produktów pochodnych, wytworzonych na bazie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego. Jeżeli taka możliwość nie jest dostępna, produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego należy usuwać w bezpiecznych warunkach. Możliwości wykorzystania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego należących do różnych kategorii powinny zostać wyjaśnione, w zgodzie z innymi przepisami prawa wspólnotowego. Ogólnie rzecz biorąc, możliwości dostępne dla kategorii wyższego ryzyka powinny być dostępne również dla kategorii niższego ryzyka, chyba że zachodzą szczególne okoliczności ze względu na zagrożenie związane z niektórymi produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego.
- (39) Usuwanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych powinno odbywać się zgodnie z prawem ochrony środowiska w zakresie składowania i spalania odpadów. Aby zapewnić spójność, spalanie powinno odbywać się zgodnie z dyrektywą 2000/76/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 grudnia 2000 r. w sprawie spalania odpadów<sup>(1)</sup>. Współspalanie odpadów – jako czynność utylizacji albo usuwania – podlega warunkom podobnym do spalania odpadów w zakresie zatwierdzenia i prowadzenia działalności, w szczególności jeśli chodzi o dopuszczalne poziomy emisji, odprowadzanie ścieków i pozostałości oraz wymagania w zakresie kontroli, monitorowania i pomiarów. Należy zatem zezwolić na bezpośrednie współspalanie, bez wcześniejszego przetworzenia, wszystkich trzech kategorii materiałów. Ponadto należy ustanowić specjalne przepisy dotyczące zatwierdzania spalarni o niskiej i wysokiej wydajności.
- (40) Należy zezwolić na stosowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych jako
- paliwa w procesie spalania i nie należy traktować tej czynności jako usuwania odpadów. Takie stosowanie powinno jednak odbywać się w warunkach zapewniających ochronę zdrowia ludzi i zwierząt, jak również z zachowaniem odpowiednich norm z zakresu ochrony środowiska.
- (41) Niniejsze rozporządzenie powinno umożliwiać określenie parametrów metod przetwarzania, takich jak czas, temperatura i ciśnienie, dla produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, w szczególności metod określonych obecnie w rozporządzeniu (WE) nr 1774/2002 jako metody od 2 do 7.
- (42) Z zakresu rozporządzenia należy wyłączyć skorupy skorupiaków i małży, z których usunięto tkankę miękką lub mięso. W związku z różnymi metodami usuwania tkanki mięsnej lub mięsa we Wspólnocie możliwe powinno być używanie skorup, z których nie usunięto w całości tkanki miękkiej lub mięsa, o ile użycie takie nie stwarza zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt. Krajowe podręczniki dobrych praktyk mogłyby pomóc w upowszechnianiu wiedzy na temat właściwych warunków umożliwiających bezpieczne używanie skorup.
- (43) W związku z ograniczonym zagrożeniem dla zdrowia ludzi lub zwierząt, stwarzanym przez takie produkty, właściwy organ powinien mieć możliwość wydania zezwolenia na przygotowanie i zastosowanie w glebie preparatów biodynamicznych, na bazie materiałów kategorii 2 lub kategorii 3, jak określono w rozporządzeniu Rady (WE) nr 834/2007 z dnia 28 czerwca 2007 r. w sprawie produkcji ekologicznej produktów rolnych oraz znakowania produktów ekologicznych<sup>(2)</sup>.
- (44) Nowe, opracowywane technologie proponują korzystne metody wytwarzania energii z produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub bezpiecznego usuwania tych produktów. Bezpieczne usuwanie może odbywać się przez łączenie metod bezpiecznego odseparowania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego na miejscu z ugruntowanymi metodami usuwania oraz przez łączenie zatwierdzonych parametrów przetwarzania z nowymi, pozytywnie ocenionymi standardami. Uwzględniając postęp naukowo-techniczny, należy zezwolić na takie technologie jako alternatywne metody usuwania lub stosowania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego w całej Wspólnocie. Jeżeli proces techniczny został opracowany przez osobę fizyczną, odpowiedni wniosek zweryfikowany przez właściwy organ powinien zostać zbadany przez EFSA przed wydaniem zezwolenia, aby możliwe było przeprowadzenie oceny potencjału zmniejszenia ryzyka danego procesu oraz aby zagwarantować prawa jednostek, w tym poufność informacji handlowych. Należy przyjąć wzorcowy wniosek w celu udzielania rad wnioskodawcom. Ponieważ celem tego dokumentu jest jedynie udzielenie wskazówek, należy go przyjąć zgodnie z procedurą konsultacji we współpracy z EFSA.
- (45) Należy wyjaśnić wymagania dotyczące wprowadzania do obrotu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego

(1) Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 91.

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



i produktów pochodnych przeznaczonych na pasze oraz nawozów organicznych i polepszaczy gleby, aby zapewnić ochronę łańcucha żywnościowego i paszowego. Na paszę dla zwierząt gospodarskich innych niż zwierzęta futerkowe powinien być przeznaczany wyłącznie materiał kategorii 3. Nawozy produkowane na bazie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo łańcucha żywnościowego i paszowego. Jeżeli zostały one wyprodukowane z mączki mięsno-kostnej pochodzącej z materiału kategorii 2 lub z przetworzonego białka mięsnego, dodawany powinien być składnik, taki jak substancja nieorganiczna lub niestrawna, aby zapobiec ich bezpośredniemu stosowaniu jako paszy. Takie mieszanki nie powinny być wymagane, jeżeli skład lub opakowanie produktów, a w szczególności produktów przeznaczonych do zastosowania przez końcowego konsumenta, zapobiega niewłaściwemu zastosowaniu produktu w celu karmienia zwierząt. Przy określaniu składników należy wziąć pod uwagę różne okoliczności dotyczące klimatu i gleby, a także celu, w jakim zastosowano określony nawóz.

- (46) Rozporządzenie (WE) nr 1523/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2007 r. zakazujące wprowadzania do obrotu oraz przywozu do Wspólnoty lub wywozu ze Wspólnoty skór z kotów i psów oraz produktów zawierających takie skóry<sup>(1)</sup> wprowadza ogólny zakaz wprowadzania do obrotu, przywozu i wywozu skór z kotów i psów oraz produktów zawierających takie skóry. Zakaz ten jednak nie powinien mieć wpływu na określony w niniejszym rozporządzeniu obowiązek usuwania produktów ubocznych pochodzących od kotów i psów, również ich skór.
- (47) Rozwój nauki i badań, a także działalność artystyczna może wymagać stosowania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, należących do wszystkich kategorii, czasami w ilościach nieprzekraczających skali wymiany handlowej. Aby ułatwić przywóz i stosowanie takich produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, właściwy organ powinien mieć możliwość określenia warunków takich czynności dla poszczególnych przypadków. Należy określić zharmonizowane warunki w przypadkach, w których niezbędne jest podjęcie działania na poziomie wspólnotowym.
- (48) Rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 zawiera szczegółowe przepisy, które umożliwiają w drodze odstępstwa skarmianie materiałami kategorii 2 i kategorii 3 zwierząt w ogrodach zoologicznych. W niniejszym rozporządzeniu należy określić podobne przepisy i umożliwić skarmianie niektórymi materiałami kategorii 1 oraz uzupełnić je o możliwość wprowadzenia szczegółowych zasad kontroli ewentualnego zagrożenia dla zdrowia ludzi lub zwierząt.
- (49) Rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 umożliwia skarmianie materiałem kategorii 1 zagrożonych lub chronionych gatunków ptaków padlinożernych i innych gatunków żyjących w swoim siedlisku przyrodniczym, aby wspierać

różnorodność biologiczną. Jako że jest to odpowiednie narzędzie zachowania tych gatunków, praktyka skarmiania powinna być nadal możliwa na mocy niniejszego rozporządzenia, zgodnie z warunkami określonymi dla zapobiegania rozprzestrzenianiu się chorób. Jednocześnie w środkach wykonawczych pozwalających stosować materiał kategorii 1 do karmienia zwierząt w ekstensywnych systemach wypasu oraz do karmienia innych gatunków mięsożernych należy określić warunki dotyczące zdrowia. Ważne jest, aby warunki dotyczące zdrowia uwzględniały naturalne wzorce konsumpcji danych gatunków oraz cele Wspólnoty dotyczące wspierania różnorodności biologicznej, określone w komunikacie Komisji z dnia 22 maja 2006 r. zatytułowanym „Zatrzymanie procesu utraty różnorodności biologicznej do roku 2010 i w przyszłości”.

- (50) Grzebanie i spopielenie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, w szczególności zwierząt martwych, może być uzasadnione w szczególnych przypadkach, zwłaszcza w terenach odosobnionych lub w przypadkach zwalczania choroby, w których wymagane jest szybkie usuwanie zabitych zwierząt w celu kontroli ognisk poważnej choroby zakaźnej. W szczególności usuwanie na miejscu powinno być dozwolone w szczególnych okolicznościach, ponieważ w przeciwnym razie dostępne możliwości utylizacji lub spalania w danym regionie lub państwie członkowskim mogłyby być czynnikiem ograniczającym zwalczanie chorób.
- (51) Obecnie obowiązujące odstępstwo dotyczące grzebania i spopielenia produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego powinno zostać rozszerzone na obszary, do których dostęp jest praktycznie niemożliwy lub wiąże się z zagrożeniem dla zdrowia i bezpieczeństwa pracowników zajmujących się gromadzeniem. Z doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem rozporządzenia (WE) nr 1774/2002 oraz klęskami żywiołowymi, takimi jak pożary lasów i powodzie w niektórych państwach członkowskich, wynika, że w wyjątkowych okolicznościach uzasadnione może być grzebanie lub spopielenie na miejscu, aby zapewnić szybkie usuwanie zwierząt i uniknąć szerzenia się ryzyka związanego z chorobą. Łączna powierzchnia terenów odosobnionych w państwach członkowskich powinna być ograniczona, na podstawie doświadczenia nabytego w związku ze stosowaniem rozporządzenia (WE) nr 999/2001, aby zapewnić dopełnienie ogólnego obowiązku dysponowania odpowiednim systemem usuwania, zgodnym z przepisami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (52) Niektóre przedsiębiorstwa lub zakłady, które przerabiają wyłącznie małe ilości produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, niestanowiących zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, powinny móc usuwać takie produkty uboczne metodami innymi niż usuwanie zgodne z niniejszym rozporządzeniem, pod urzędowym nadzorem. Jednak kryteria dotyczące takich wyjątkowych okoliczności należy określić na szczeblu wspólnotowym, aby zapewnić ich jednolite stosowanie, oparte na obecnej sytuacji niektórych sektorów oraz dostępności innych systemów usuwania produktów w niektórych państwach członkowskich.
- (53) Należy określić możliwe działania prowadzone przez właściwy organ podczas kontroli urzędowych, aby zapewnić pewność prawa, w szczególności w odniesieniu do

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 343 z 27.12.2007, s. 1.

zawieszenia lub stałego zakazu czynności, lub nałożenia warunków, mających na celu zapewnienie odpowiedniego stosowania niniejszego rozporządzenia. Urzędowe kontrole należy prowadzić w ramach wieloletnich planów kontroli, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z prawem paszowym i żywnościowym oraz regułami dotyczącymi zdrowia zwierząt i dobrostanu zwierząt <sup>(1)</sup>.

- (54) Aby umożliwić państwom członkowskim kontrolę ilości materiału, który jest wprowadzany na ich terytorium w celu usunięcia, właściwy organ powinien zezwalać na przyjęcie takiego materiału na swoje terytorium.
- (55) Kontrola ewentualnego ryzyka może wymagać nałożenia obowiązku sterylizacji ciśnieniowej i określenia dodatkowych warunków przewozowych. Aby zapewnić identyfikowalność oraz współpracę między właściwymi organami państw członkowskich w kontroli wysyłania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, stosowany powinien być ekspercki system Traces, wprowadzony decyzją Komisji 2004/292/WE <sup>(2)</sup>, tak aby możliwe było uzyskanie informacji o wysyłce materiałów kategorii 1 i kategorii 2, mączki mięsno-kostnej i tłuszczu zwierzęcego, pochodzących z materiałów kategorii 1 i kategorii 2, oraz przetworzonego białka zwierzęcego pochodzącego z materiału kategorii 3. W odniesieniu do materiałów przesyłanych zazwyczaj w niewielkich ilościach w celach badawczych, edukacyjnych, artystycznych i diagnostycznych należy określić specjalne warunki, mające na celu ułatwienie przemieszczania się takich materiałów w obrębie Wspólnoty. Dwustronne porozumienia, ułatwiające kontrolę materiałów przemieszczanych między państwami członkowskimi mającymi wspólną granicę, powinny być możliwe w szczególnych okolicznościach.
- (56) Aby ułatwić przewóz przesyłek przez kraje trzecie sąsiadujące z przynajmniej jednym państwem członkowskim, wprowadzony powinien zostać specjalny system wysyłki z terytorium jednego państwa członkowskiego do innego przez terytorium kraju trzeciego, aby zapewnić w szczególności poddanie przesyłek powracających na terytorium Wspólnoty kontrolom weterynaryjnym zgodnie z dyrektywą Rady 89/662/EWG z dnia 11 grudnia 1989 r. dotyczącą kontroli weterynaryjnych w handlu wewnątrz-wspólnotowym w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego <sup>(3)</sup>.
- (57) Ze względu na spójność prawodawstwa wspólnotowego niezbędne jest wyjaśnienie związku między przepisami niniejszego rozporządzenia a prawodawstwem wspólnotowym w zakresie odpadów. W szczególności należy zapewnić spójność z zakazami wywozu odpadów określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1013/2006 Parlamentu

Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów <sup>(4)</sup>. W celu zapobieżenia potencjalnie szkodliwym skutkom dla środowiska naturalnego należy zakazać wywozu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych przeznaczonych do usunięcia przez spalenie lub składowanie. Należy również zapobiec wywozowi produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów ubocznych w celu użycia ich w przedsiębiorstwie biogazu lub kompostowni w krajach trzecich, które nie są członkami Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD), aby zapobiec potencjalnie szkodliwym skutkom dla środowiska naturalnego oraz zagrożeniu dla zdrowia ludzi i zwierząt. Stosując przepisy wprowadzające odstępstwo od zakazu wywozu, Komisja w swoich decyzjach zobowiązana jest w pełni przestrzegać Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, jak postanowiono w imieniu Wspólnoty decyzją Rady 93/98/EWG <sup>(5)</sup>, oraz zmian tej konwencji zawartych w decyzji III/1 Konferencji Stron, zatwierdzonych w imieniu Wspólnoty decyzją Rady 97/640/WE <sup>(6)</sup> oraz wdrożonych rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006.

- (58) Należy ponadto zapewnić, aby produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego zmieszane z odpadami niebezpiecznymi lub zanieczyszczone odpadami niebezpiecznymi, wymienionymi w decyzji Komisji 2000/532/WE z dnia 3 maja 2000 r. zastępującej decyzję 94/3/WE ustanawiającą wykaz odpadów zgodnie z art. 1 lit. a) dyrektywy Rady 75/442/EWG w sprawie odpadów oraz decyzję Rady 94/904/WE ustanawiającą wykaz odpadów niebezpiecznych zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy Rady 91/689/EWG w sprawie odpadów niebezpiecznych <sup>(7)</sup> były przywożone, wywożone lub wysyłane między państwami członkowskimi wyłącznie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006. Należy również określić zasady dotyczące wysyłki takiego materiału w obrębie państwa członkowskiego.
- (59) Komisja powinna mieć możliwość przeprowadzania kontroli w państwach członkowskich. Kontrole wspólnotowe w krajach trzecich powinny być prowadzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 882/2004.
- (60) Przywóz produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych do Wspólnoty oraz tranzyt takiego materiału powinien odbywać się zgodnie z zasadami, które powinny być przynajmniej tak restrykcyjne, jak te stosowane na obszarze Wspólnoty. Możliwe jest również uznanie zasad dotyczących produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego obowiązujących w krajach trzecich jako równoważne z zasadami określonymi w prawie wspólnotowym. Do produktów przeznaczonych do zastosowań poza łańcuchem paszowym, w związku ze stwarzaniem przez nie potencjalnym zagrożeniem, stosowane powinny być uproszczone przepisy dotyczące ich przywozu.

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

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 94 z 31.3.2004, s. 63.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 395 z 30.12.1989, s. 13.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 39 z 16.2.1993, s. 1.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 272 z 4.10.1997, s. 45.

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 226 z 6.9.2000, s. 3.

- (61) Prawodawstwo wspólnotowe w dziedzinie produkcji produktów pochodnych przeznaczonych do stosowania jako produkty kosmetyczne, produkty medyczne lub wyroby medyczne stwarza ogólne ramy wprowadzania takich produktów do obrotu: dyrektywa Rady 76/768/EWG z dnia 27 lipca 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących produktów kosmetycznych<sup>(1)</sup>, dyrektywa 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<sup>(2)</sup>, dyrektywa 2001/82/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 listopada 2001 r. w sprawie wspólnotowego kodeksu odnoszącego się do weterynaryjnych produktów leczniczych<sup>(3)</sup>, dyrektywa Rady 90/385/EWG z dnia 20 czerwca 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyrobów medycznych aktywnego osadzania<sup>(4)</sup>, dyrektywa Rady 93/42/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. dotycząca wyrobów medycznych<sup>(5)</sup> oraz dyrektywa 98/79/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 października 1998 r. w sprawie wyrobów medycznych stosowanych do diagnozy *in vitro*<sup>(6)</sup> („dyrektywy szczegółowe”). Jednakże dyrektywy szczegółowe dotyczące produktów kosmetycznych i wyrobów medycznych nie wprowadzają ochrony w zakresie zagrożenia dla zdrowia zwierząt. W takich przypadkach niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do takich rodzajów zagrożenia i powinno być możliwe wprowadzenie środków ochronnych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 178/2002.
- (62) Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne, dostarczane jako materiał lub składniki do produkcji takich produktów pochodnych, powinny również podlegać wymogom dyrektyw szczegółowych, w zakresie, w jakim dyrektywy te określają przepisy dotyczące kontrolowania zagrożeń dla zdrowia ludzi i zwierząt. Te szczegółowe dyrektywy regulują już kwestie materiału wyjściowego pochodzenia zwierzęcego, który może być stosowany do wytwarzania przedmiotowych produktów pochodnych, oraz nakładają określone warunki w celu zapewnienia ochrony zdrowia ludzi i zwierząt. W szczególności dyrektywa 76/768/EWG wyklucza stosowanie materiałów kategorii 1 i kategorii 2 w składzie produktu kosmetycznego i zobowiązuje producentów do stosowania dobrej praktyki wytwarzania. Dyrektywa Komisji 2003/32/WE<sup>(7)</sup> wprowadza szczegółowe specyfikacje dotyczące wyrobów medycznych produkowanych z użyciem tkanek pochodzenia zwierzęcego.
- (63) Jeżeli jednak takie warunki nie zostały określone w dyrektywach szczegółowych lub jeśli nie obejmują one niektórych szczególnych rodzajów zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, zastosowanie powinno mieć niniejsze rozporządzenie i powinno być możliwe zastosowanie środków ochronnych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 178/2002.
- (64) Niektóre produkty pochodne nie są wprowadzane do łańcucha paszowego lub nie są stosowane do gleby, na której wypasane są zwierzęta gospodarskie lub z której pozyskuje się rośliny przeznaczone na paszę. Do takich produktów pochodnych należą produkty przeznaczone do zastosowań technicznych, takie jak wyprawione skóry do wytwarzania produktów skórzanych, przetworzona wełna dla przemysłu odzieżowego, produkty z kości przeznaczone na klej oraz przetworzony materiał przeznaczony na karmę dla zwierząt domowych. Należy zezwolić podmiotom na wprowadzanie do obrotu takich produktów, pod warunkiem że pochodzą one albo z surowego materiału niewymagającego obróbki, albo obróbka lub końcowe zastosowanie przetworzonego materiału zapewniają odpowiednią kontrolę zagrożenia.
- (65) W kilku państwach członkowskich stwierdzono przypadki nieprzestrzegania przepisów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1774/2002. Konieczne są zatem, oprócz ścisłego przestrzegania tych przepisów, również sankcje karne i inne przeciwko podmiotom, które nie przestrzegają przedmiotowych przepisów. Państwa członkowskie powinny zatem określić przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku nieprzestrzegania niniejszego rozporządzenia.
- (66) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie przepisów dotyczących zdrowia ludzi i zwierząt w odniesieniu do produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, aby zapobiec ryzyku i zmniejszyć zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt, jakie niosą ze sobą takie produkty, a w szczególności aby chronić bezpieczeństwo łańcucha pokarmowego i paszowego, nie mogą zostać osiągnięte przez państwa członkowskie i mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności wymienioną w powyższym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza środki, które są konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (67) W celu poprawienia pewności prawa oraz w kontekście ogólnego celu Komisji polegającego na uproszczeniu prawodawstwa wspólnotowego, w niniejszym rozporządzeniu należy określić spójne ramy przepisów, biorąc pod uwagę przepisy określone w rozporządzeniu (WE) nr 1774/2002, jak również zdobyte doświadczenie oraz poczynione postępy od czasu wejścia w życie tego rozporządzenia. Należy zatem uchylić rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 i zastąpić je niniejszym rozporządzeniem.
- (68) Środki konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(8)</sup>.
- (69) W celu poprawy spójności i przejrzystości prawodawstwa wspólnotowego przepisy techniczne dotyczące szczegółowych czynności związanych z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego, określone obecnie w załącznikach

(1) Dz.U. L 262 z 27.9.1976, s. 169.

(2) Dz.U. L 311 z 28.11.2001, s. 67.

(3) Dz.U. L 311 z 28.11.2001, s. 1.

(4) Dz.U. L 189 z 20.7.1990, s. 17.

(5) Dz.U. L 169 z 12.7.1993, s. 1.

(6) Dz.U. L 331 z 7.12.1998, s. 1.

(7) Dz.U. L 105 z 26.4.2003, s. 18.

(8) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

do rozporządzenia (WE) nr 1774/2002, jak również w przepisach wykonawczych przyjętych przez Komisję na mocy tego rozporządzenia <sup>(1)</sup>, należy określić w oddzielnych aktach wykonawczych. Konsultacje z konsumentami i środowiskami społeczno-zawodowymi zajmującymi się kwestiami związanymi z niniejszym rozporządzeniem, oraz informowanie ich, powinno odbywać się zgodnie z decyzją Komisji 2004/613/WE z dnia 6 sierpnia 2004 r. dotyczącą powołania Grupy Doradczej ds. Łańcucha Pokarmowego i Zdrowia Zwierząt i Roślin <sup>(2)</sup>.

- (70) W szczególności Komisja powinna mieć możliwość przyjmowania zasad zmieniających punkt końcowy w łańcuchu produkcyjnym niektórych produktów pochodnych i ustanowienia takiego punktu końcowego dla niektórych innych produktów pochodnych, zasad w odniesieniu do poważnych chorób zaraźliwych, przy których pojawieniu się wysyłka produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych powinna zostać zabroniona lub warunków umożliwiających taką wysyłkę, środków zmieniających kategoryzację produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, środków dotyczących ograniczeń dotyczących stosowania i usuwania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, środków określających warunki stosowania niektórych odstępstw dotyczących stosowania, gromadzenia i usuwania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, oraz środków zezwalających lub zabraniających stosowania alternatywnych metod stosowania i usuwania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych.
- (71) Ponadto należy upoważnić Komisję do przyjmowania szczególnych przepisów dotyczących gromadzenia i przewozu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, wymogów dotyczących infrastruktury i higieny dla przedsiębiorstw lub zakładów z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego i produktami pochodnymi, warunków i wymogów technicznych dotyczących obchodzenia się z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego i produktami pochodnymi, w tym dowodów, jakie należy przedstawić w celu poświadczenia takich czynności, warunków wprowadzania do obrotu produktów pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, wymogów dotyczących bezpiecznego pozyskiwania, bezpiecznego przetwarzania

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 811/2003 w sprawie zakazu powtórnego przetwarzania wewnątrzgatunkowego ryb, składowania lub spopielenia produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego oraz niektórych środków przejściowych (Dz.U. L 117 z 13.5.2003, s. 14); decyzja 2003/322/WE w sprawie karmienia niektórych ptaków padlinożernych określonym materiałem kategorii 1 (Dz.U. L 117 z 13.5.2003, s. 32); decyzja 2003/324/WE w sprawie odstępstwa od zakazu powtórnego przetwarzania wewnątrzgatunkowego zwierząt futerkowych (Dz.U. L 117 z 13.5.2003, s. 37); rozporządzenie (WE) nr 92/2005 w sprawie sposobów usuwania lub wykorzystania produktów (Dz.U. L 19 z 21.1.2005, s. 27); rozporządzenie (WE) nr 181/2006 w sprawie nawozów organicznych i dodatków do wzbogacania gleby innych niż nawóz naturalny (Dz.U. L 29 z 2.2.2006, s. 31); rozporządzenie (WE) nr 1192/2006 w sprawie wykazu zakładów zatwierdzonych (Dz.U. L 215 z 5.8.2006, s. 10); rozporządzenie nr 2007/2006 w zakresie przywozu i tranzytu niektórych produktów pośrednich otrzymanych z surowca kategorii 3 (Dz.U. L 379 z 28.12.2006, s. 98).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 275 z 25.8.2004, s. 17.

i bezpiecznych zastosowań końcowych, warunków przywozu, tranzytu i wywozu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, szczegółowych zasad prowadzenia kontroli urzędowych, w tym zasad dotyczących wzorcowych metod przeprowadzania analiz mikrobiologicznych, a także warunków kontroli dotyczących przesyłania między państwami członkowskimi niektórych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych. Ponieważ środki te mają zakres generalny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia między innymi poprzez uzupełnienie go o nowe elementy inne niż istotne, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą ustanowioną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

- (72) Ze względu na potrzebę skutecznego działania terminy mające zwykle zastosowanie w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą powinny zostać skrócone dla przyjęcia środków określających warunki wysyłki produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego z gospodarstw, zakładów lub stref objętych ograniczeniami. Jeżeli zajdzie pilna potrzeba, aby przyjąć środki mające na celu zmianę końcowego punktu łańcucha produkcji dla niektórych produktów, należy zastosować procedurę nadzwyczajną, określoną w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

TYTUŁ I

**PRZEPISY OGÓLNE**

ROZDZIAŁ I

**Przepisy wspólne**

Sekcja 1

**Przedmiot, zakres i definicje**

Artykuł 1

**Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w zakresie zdrowia ludzi i zwierząt dla produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego oraz produktów pochodnych, w celu zapobieżenia zagrożeniu stwarzanemu przez te produkty dla zdrowia ludzi i zwierząt oraz zminimalizowania tego zagrożenia, a w szczególności w celu ochrony bezpieczeństwa łańcucha żywnościowego i paszowego.

Artykuł 2

**Zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:
  - a) produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego oraz produktów pochodnych, które nie mogą być przeznaczone do spożycia przez ludzi na mocy prawodawstwa wspólnotowego; oraz

- b) następujących produktów, które nieodwołalną decyzją dane-go podmiotu zostały przeznaczone do celów innych niż spo-życie przez ludzi:
- (i) produktów pochodzenia zwierzęcego, które mogą zo-stać przeznaczone do spożycia przez ludzi na podstawie prawodawstwa wspólnotowego;
  - (ii) surowców do produkcji wyrobów pochodzenia zwierzęcego.
2. Przepisów niniejszego rozporządzenia nie stosuje się w od-niesieniu do następujących produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego:
- a) całych zwierząt dzikich, z wyjątkiem zwierzyny łownej, lub ich części, które nie są podejrzane o zakażenie ani zakażone chorobą przenoszoną na ludzi lub zwierzęta, z wyjątkiem zwierząt wodnych, wyłowionych w celach handlowych;
  - b) całych zwierząt łownych lub ich części, które nie są groma-dzone po zabiciu, zgodnie z dobrą praktyką myśliwską, bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 853/2004;
  - c) produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego ze zwierząt łownych i z mięsa zwierząt łownych, o których mowa w ar-t. 1 ust. 3 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 853/2004;
  - d) komórek jajowych, zarodków i nasienia przeznaczonych do celów hodowlanych;
  - e) surowego mleka, siary i ich produktów pochodnych, uzyski-wanych, przechowywanych, usuwanych lub stosowanych w gospodarstwie ich pochodzenia;
  - f) skorup skorupiaków i mięczaków po usunięciu tkanki mięk-kiej i mięsa;
  - g) odpadów gastronomicznych, chyba że:
    - (i) pochodzą ze środków przewozu międzynarodowego;
    - (ii) są przeznaczone na paszę;
    - (iii) są przeznaczone do przetworzenia za pomocą steryliza-cji ciśnieniowej lub do przetworzenia metodami, o któ-rych mowa w art. 15 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), lub też do przekształcenia w biogaz lub do kompostowania;
  - h) bez uszczerbku dla wspólnotowego prawa ochrony środo-wiska, materiału ze statków spełniających wymogi rozporzą-dzeń (WE) nr 852/2004 i (WE) nr 853/2004, powstałego w trakcie prowadzonych przez nie operacji połowowych i usuniętego do morza, z wyjątkiem materiału pochodzące-go z patroszenia na pokładzie ryb wykazujących objawy cho-roby przenoszonej na ludzi, włącznie z pasożytami;
  - i) surowej karmy dla zwierząt domowych pochodzącej ze skle-pów detalicznych, w których mięso jest dzielone i przechowywane wyłącznie w celu dostarczenia go konsumentowi bezpośrednio na miejscu;
  - j) surowej karmy dla zwierząt domowych pochodzącej z ubo-ju, którego dokonano w gospodarstwie, z którego pochodzą zwierzęta, na użytek własny; oraz
- k) obornika i moczu, z wyjątkiem obornika i niezmineralizo-wanego guana.
3. Niniejsze rozporządzenie nie narusza wspólnotowych prze-pisów weterynaryjnych, mających na celu kontrolę i zwalczanie chorób zwierząt.

### Artykuł 3

### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają nastę-pujące definicje:

- 1) „produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego” oznaczają całe zwierzęta martwe lub ich części, produkty pochodzenia zwierzęcego lub inne produkty otrzymane ze zwierząt nie-przeznaczone do spożycia przez ludzi, w tym komórki jajo-we, zarodki i nasienie;
- 2) „produkty pochodne” oznaczają produkty otrzymane w wy-niku przynajmniej jednej obróbki, przekształcenia lub etapu przetwarzania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego;
- 3) „produkty pochodzenia zwierzęcego” oznaczają produkty pochodzenia zwierzęcego w rozumieniu pkt 8.1 załączni-ka I do rozporządzenia (WE) nr 853/2004;
- 4) „tusze” oznaczają tusze w rozumieniu pkt 1.9 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 853/2004;
- 5) „zwierzę” oznacza każde zwierzę należące do kręgowców lub bezkręgowców;
- 6) „zwierzę gospodarskie” oznacza:
  - a) każde zwierzę utrzymywane, tuczone lub hodowane przez człowieka i wykorzystywane do produkcji żywno-ści, wełny, futer, piór, skór i skórek lub jakiegokolwiek innego produktu uzyskiwanego ze zwierząt lub w in-nych celach gospodarskich;
  - b) koniowate;
- 7) „zwierzę dzikie” oznacza każde zwierzę nieutrzymywane przez człowieka;
- 8) „zwierzę domowe” oznacza każde zwierzę należące do ga-tunków zazwyczaj karmionych i utrzymywanych przez czło-wieka w celach innych niż gospodarskie, lecz nie spożywanych przez ludzi;
- 9) „zwierzęta wodne” oznaczają zwierzęta wodne w rozumie-niu art. 3 ust. 1 lit. e) dyrektywy 2006/88/WE;
- 10) „właściwy organ” oznacza centralny organ państwa człon-kowskiego odpowiedzialny za zapewnienie przestrzegania wymogów niniejszego rozporządzenia lub każdy organ, któ-remu przyznano takie uprawnienia; w stosownych przypad-kach definicja obejmuje również odpowiedni organ kraju trzeciego;
- 11) „podmiot” oznacza osobę fizyczną lub prawną, pod której faktyczną kontrolą pozostaje produkt uboczny pochodzenia zwierzęcego lub produkt pochodny, w tym również prze-woźników, handlowców i użytkowników;

- 12) „użytkownik” oznacza osobę fizyczną lub prawną, wykorzystującą produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne do szczególnych celów paszowych, do badań lub innych szczególnych celów;
- 13) „przedsiębiorstwo” lub „zakład” oznacza każde miejsce, w którym prowadzone są czynności związane z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego lub produktami pochodnymi, inne niż statki rybackie;
- 14) „wprowadzanie do obrotu” oznacza każde działanie, którego celem jest sprzedaż produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych osobie trzeciej we Wspólnocie lub jakakolwiek inna forma dostawy, odpłatna lub nie, na rzecz osoby trzeciej lub przechowywanie w celu dostarczenia osobie trzeciej;
- 15) „tranzyt” oznacza przemieszczanie przez obszar Wspólnoty z terytorium kraju trzeciego na terytorium innego kraju trzeciego, w sposób inny niż drogą morską lub powietrzną;
- 16) „wywóz” oznacza przemieszczanie ze Wspólnoty do kraju trzeciego;
- 17) „pasażowalne encefalopatie gąbczaste (TSE)” oznaczają wszelkie pasażowalne encefalopatie gąbczaste, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 999/2001;
- 18) „materiał szczególnego ryzyka” oznacza materiał szczególnego ryzyka, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 999/2001;
- 19) „sterylizacja ciśnieniowa” oznacza przetwarzanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, po zmniejszeniu rozmiaru cząstki do nie więcej niż 50 mm, w temperaturze przekraczającej 133 °C przez co najmniej 20 minut bez przerwy, przy ciśnieniu bezwzględnym co najmniej 3 barów;
- 20) „obornik” oznacza kał lub mocz zwierząt gospodarskich, innych niż ryby hodowlane, ze ściółką lub bez;
- 21) „zatwierdzone składowisko odpadów” oznacza składowisko odpadów, dla którego wydano zezwolenie zgodnie z dyrektywą 1999/31/WE;
- 22) „nawóz organiczny” i „polepszacz gleby” oznaczają materiały pochodzenia zwierzęcego stosowane do utrzymywania lub poprawienia odżywiania roślin oraz właściwości fizycznych i chemicznych oraz aktywności biologicznej gleb, stosowane oddzielnie albo łącznie; mogą zawierać obornik, niezmineralizowane guano, treści przewodu pokarmowego, kompost i pozostałości fermentacyjne;
- 23) „teren odosobniony” oznacza obszar, na którym populacja zwierząt jest tak niewielka, a przedsiębiorstwa lub zakłady zajmujące się usuwaniem są tak oddalone, że czynności niezbędne do gromadzenia i przewozu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego byłyby niezwykle uciążliwe w porównaniu z usuwaniem lokalnym;
- 24) „żywność” lub „środek spożywczy” oznacza żywność lub środki spożywcze w rozumieniu art. 2 rozporządzenia (WE) nr 178/2002;
- 25) „pasza” lub „materiały paszowe” oznaczają paszę lub materiały paszowe w rozumieniu art. 3 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 178/2002;
- 26) „osad z centrifuż lub separatorów” oznacza materiał będący produktem ubocznym procesu oczyszczania surowego mleka i rozdzielania mleka surowego na mleko odtłuszczone i śmietanę;
- 27) „odpady” oznaczają odpady w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 2008/98/WE.

## Sekcja 2

### Obowiązki

#### Artykuł 4

#### Punkt wyjściowy w łańcuchu produkcji i obowiązki

1. Podmioty, natychmiast po wytworzeniu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, identyfikują je i zapewniają prowadzenie związanych z nimi czynności zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (punkt wyjściowy).

2. Na wszystkich etapach gromadzenia, przewozu, manipulowania, obróbki, przekształcania, przetwarzania, składowania, wprowadzania do obrotu, rozprowadzania, stosowania lub usuwania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych w przedsiębiorstwie pod ich kontrolą podmioty zapewniają zgodność produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych z wymogami niniejszego rozporządzenia, mającymi zastosowanie do ich działalności.

3. Państwa członkowskie kontrolują i sprawdzają, czy podmioty przestrzegają odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia na wszystkich etapach łańcucha czynności związanych z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego i produktami pochodnymi, o których mowa w ust. 2. W tym celu wprowadzają system urzędowych kontroli zgodnie z odpowiednimi przepisami wspólnotowymi.

4. Państwa członkowskie zapewniają odpowiedni system na swoim terytorium, gwarantujący, że produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego są:

- gromadzone, identyfikowane i przewożone bez zbędnej zwłoki; oraz
- poddawane obróbce, stosowane lub usuwane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

5. Państwa członkowskie mogą wypełnić swoje zobowiązania, o których mowa w ust. 4, we współpracy z innymi państwami członkowskimi lub krajami trzecimi.

#### Artykuł 5

#### Punkt końcowy w łańcuchu produkcyjnym

1. Produkty pochodne, o których mowa w art. 33, które znalazły się na etapie produkcji regulowanym przepisami Wspólnoty, o którym mowa w tym artykule, uznaje się za produkty, które osiągnęły punkt końcowy na etapie łańcucha produkcyjnego, poza którym nie podlegają już wymogom niniejszego rozporządzenia.

W związku z tym takie produkty pochodne można wprowadzać do obrotu bez ograniczeń, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, i nie podlegają już one urzędowym kontrolom, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Końcowy punkt łańcucha produkcyjnego może zostać zmieniony:

- a) dla produktów, o których mowa w art. 33 lit. a)–d), w przypadku zagrożenia dla zdrowia zwierząt;
- b) dla produktów, o których mowa w art. 33 lit. e) i f), w przypadku zagrożenia dla zdrowia ludzi lub zwierząt.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 6.

2. W odniesieniu do produktów pochodnych, o których mowa w art. 35 i 36, które nie stanowią już znaczącego zagrożenia dla zdrowia ludzi lub zwierząt, można określić punkt końcowy łańcucha produkcyjnego, po osiągnięciu którego nie podlegają już one wymogom niniejszego rozporządzenia.

W związku z tym takie produkty pochodne można wprowadzać do obrotu bez ograniczeń, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, i nie podlegają już one urzędowym kontrolom, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 5.

3. W przypadku zagrożenia dla zdrowia ludzi lub zwierząt do produktów pochodnych, o których mowa w art. 33 i 36 niniejszego rozporządzenia, mają zastosowanie odpowiednio art. 53 i 54 rozporządzenia (WE) nr 178/2002 dotyczące środków nadzwyczajnych.

### Sekcja 3

#### Ograniczenia związane ze zdrowiem zwierząt

### Artykuł 6

#### Ogólne ograniczenia związane ze zdrowiem zwierząt

1. Produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych z gatunków wrażliwych nie wysyła się z gospodarstw, przedsiębiorstw, zakładów ani stref objętych ograniczeniami

- a) zgodnie ze wspólnotowymi przepisami weterynaryjnymi; lub
- b) w związku z wystąpieniem poważnej choroby zakaźnej:
  - (i) wymienionej w załączniku I do dyrektywy 92/119/EWG; lub
  - (ii) określonej zgodnie z akapitem drugim.

Środki, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b) pkt (ii), mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez uzupełnienie go, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

2. Ust. 1 nie stosuje się w przypadkach, gdy produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne są wysyłane z zachowaniem warunków mających na celu zapobieżenie rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych na ludzi lub zwierzęta.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 5.

### Sekcja 4

#### Klasyfikacja

### Artykuł 7

#### Klasyfikacja produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych

1. Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego klasyfikuje się w specjalnych kategoriach odzwierciedlających poziom zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt stwarzanego przez takie produkty, zgodnie z wykazami ustanowionymi w art. 8, 9 i 10.

2. Produkty pochodne podlegają zasadom dotyczącym danej kategorii produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, z których pochodzą, chyba że niniejsze rozporządzenie lub środki wykonawcze przyjęte do niego przez Komisję, mogące określać warunki, na których produkty pochodne nie podlegają tym przepisom, stanowią inaczej.

3. Artykuły 8, 9 i 10 mogą zostać zmienione, w celu uwzględnienia postępu naukowego w odniesieniu do oceny poziomu zagrożenia, o ile taki postęp można potwierdzić na podstawie oceny zagrożenia przeprowadzonej przez odpowiednią instytucję naukową. Jednak żadnego produktu ubocznego pochodzenia zwierzęcego wymienionego w tych artykułach nie można usunąć z tych wykazów; można jedynie zmienić klasyfikację lub dokonać uzupełnień.

4. Środki, o których mowa w ust. 2 i 3, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 52 ust. 4.

### Artykuł 8

#### Materiał kategorii 1

Materiał kategorii 1 obejmuje następujące produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego:

- a) całe zwierzęta i ich wszystkie części, włącznie ze skórą i skórkami z następujących zwierząt:
  - (i) zwierząt podejrzanych o zakażenie TSE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 999/2001 lub u których obecność TSE potwierdzono urzędowo;
  - (ii) zwierząt zabitych w związku ze zwalczaniem TSE;
  - (iii) zwierząt innych niż zwierzęta gospodarskie i dzikie, w tym w szczególności zwierząt domowych, z ogrodów zoologicznych i cyrkowych;

- (iv) zwierząt wykorzystywanych do celów doświadczeń, w rozumieniu art. 2 lit. d) dyrektywy 86/609/EWG, bez uszczerbku dla art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1831/2003;
- (v) zwierząt dzikich podejrzanych o zakażenie chorobami przenoszonymi na ludzi lub zwierzęta;
- b) następujący materiał:
  - (i) materiał szczególnego ryzyka;
  - (ii) całe zwierzęta lub ich części zawierające materiał szczególnego ryzyka w momencie ich usuwania;
- c) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego pochodzące ze zwierząt, które zostały poddane nielegalnym zabiegom, w rozumieniu art. 1 ust. 2 lit. d) dyrektywy 96/22/WE lub w art. 2 lit. b) dyrektywy 96/23/WE;
- d) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego zawierające pozostałości innych substancji i substancji skażających środowisko wymienionych w wykazie grupy B 3 w załączniku I do dyrektywy 96/23/WE, jeżeli takie pozostałości występują w ilościach przekraczających dozwolony poziom określony w przepisach wspólnotowych lub, w przypadku ich braku, w przepisach krajowych;
- e) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego, zebrane podczas oczyszczania ścieków, wymaganego na mocy przepisów wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 27 akapit pierwszy lit. c):
  - (i) z przedsiębiorstw lub zakładów przetwarzających materiał kategorii 1; lub
  - (ii) z innych przedsiębiorstw lub zakładów zajmujących się usuwaniem materiału szczególnego ryzyka;
- f) odpady gastronomiczne pochodzące ze środków przewozu międzynarodowego;
- g) mieszaniny materiału kategorii 1 z materiałem kategorii 2 albo materiałem kategorii 3 lub z materiałami obu kategorii.
- (ii) z rzeźni, innych niż te objęte przepisami art. 8 lit. e);
- c) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego zawierające pozostałości zatwierdzonych substancji lub zanieczyszczeń w ilościach przekraczających dozwolone poziomy, o których mowa w art. 15 ust. 3 dyrektywy 96/23/WE;
- d) produkty pochodzenia zwierzęcego, które zostały uznane za nienadające się do spożycia przez ludzi z powodu obecności ciał obcych w tych produktach;
- e) produkty pochodzenia zwierzęcego, inne niż materiał kategorii 1, które są:
  - (i) przywiezione lub wprowadzone z kraju trzeciego i nie spełniają weterynaryjnych wymogów wspólnotowych dotyczących ich przywozu lub wprowadzenia do Wspólnoty, z wyjątkiem przypadku, w którym przepisy wspólnotowe dopuszczają ich przywóz lub wprowadzenie pod pewnymi warunkami lub ich zwrot do kraju trzeciego; lub
  - (ii) wysyłane do innego państwa członkowskiego i nie spełniają wymogów ustanowionych przepisami wspólnotowymi lub dopuszczonych w tych przepisach, z wyjątkiem przypadku, gdy właściwy organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za zakład lub przedsiębiorstwo pochodzenia zezwała na ich odesłanie;
- f) zwierzęta lub części zwierząt inne niż te, o których mowa w art. 8 lub w art. 10:
  - (i) które padły z innych przyczyn niż ubój lub zabijanie z przeznaczeniem do spożycia przez ludzi, w tym zwierzęta zabite w celu zwalczania chorób;
  - (ii) płody,
  - (iii) komórki jajowe, zarodki i nasienia przeznaczone do celów hodowlanych; oraz
  - (iv) drób zdechły w skorupce;
- g) mieszaniny materiału kategorii 2 z materiałem kategorii 3;
- h) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego inne niż materiał kategorii 1 lub kategorii 3.

#### Artykuł 9

##### **Materiał kategorii 2**

Materiał kategorii 2 obejmuje następujące produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego:

- a) obornik, niezmineralizowane guano i treść z przewodu pokarmowego;
- b) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego zgromadzone podczas oczyszczania ścieków, wymaganego na mocy przepisów wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 27 akapit pierwszy lit. c):
  - (i) z przedsiębiorstw lub zakładów przetwarzających materiał kategorii 2; lub

#### Artykuł 10

##### **Materiał kategorii 3**

Materiał kategorii 3 obejmuje następujące produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego:

- a) tusze i części tusz zwierząt poddanych ubojowi lub, w przypadku zwierząt łownych, całe zabite zwierzęta lub ich części, które nadają się do spożycia przez ludzi zgodnie z przepisami wspólnotowymi, lecz nie są przeznaczone do spożycia przez ludzi z powodów handlowych;



- b) tusze i następujące części pochodzące albo ze zwierząt, które zostały poddane ubojowi w rzeźni i zostały uznane za nadające się do uboju w celu spożycia przez ludzi w następstwie kontroli przedubojowej, albo całe zwierzęta i ich następujące części pochodzące ze zwierząt łownych zabitych z przeznaczeniem do spożycia przez ludzi zgodnie z przepisami wspólnotowymi:
- (i) tusze lub całe zwierzęta i ich części odrzucone jako nie nadające się do spożycia przez ludzi zgodnie z przepisami wspólnotowymi, lecz które nie wykazują żadnych objawów choroby przenoszonej na ludzi lub zwierzęta;
  - (ii) łby drobiu;
  - (iii) skóry i skórki, łącznie ze skrawkami i obrzynkami, rogi i stopy, łącznie z paliczkami oraz kośćmi nadgarstka i śródreżcza, kośćmi stopy i śródstopia:
    - zwierząt innych niż przeżuwacze, wymagających badań na TSE, oraz
    - przeżuwaczy, u których badania przeprowadzone zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 999/2001 wykazały wynik negatywny;
  - (iv) szczerzina świńska;
  - (v) pióra;
- c) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego z drobiu i zajęczaków poddanych ubojowi w gospodarstwie, zgodnie z art. 1 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 853/2004, które nie wykazywały żadnych objawów choroby przenoszonej na ludzi lub zwierzęta;
- d) krew zwierząt, które nie wykazały jakichkolwiek objawów choroby przenoszonej przez krew na ludzi lub zwierzęta, uzyskaną z następujących zwierząt, które zostały poddane ubojowi w rzeźni, po uznaniu ich za nadające się do uboju z przeznaczeniem do spożycia przez ludzi w następstwie kontroli przedubojowej zgodnie z przepisami wspólnotowymi:
- (i) zwierząt innych niż przeżuwacze, wymagających badań na TSE; oraz
  - (ii) przeżuwaczy, u których badania przeprowadzone zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 999/2001 wykazały wynik negatywny;
- e) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego powstałe podczas wytwarzania produktów przeznaczonych do spożycia przez ludzi, w tym odtłuszczone kości, skwarki i osad z centrifug lub separatorów otrzymany w procesie przetwarzania mleka;
- f) produkty pochodzenia zwierzęcego lub środki spożywcze zawierające produkty pochodzenia zwierzęcego, które już nie nadają się do spożycia przez ludzi z powodów handlowych lub w wyniku problemów powstałych podczas produkcji lub wad w pakowaniu lub innych wad, które nie stanowią żadnego zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt;
- g) karma dla zwierząt domowych lub materiały paszowe zawierające produkty pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne, które nie nadają się już do skarmiania z powodów handlowych lub w wyniku problemów powstałych podczas produkcji lub wad w pakowaniu lub innych wad, które nie stanowią żadnego zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt;
- h) krew, łożysko, wełna, pióra, włosy, rogi, ścinki z kopyt i surowe mleko pochodzące od żywych zwierząt, które nie wykazywały żadnych oznak choroby przenoszonej przez ten produkt na ludzi lub zwierzęta;
- i) zwierzęta wodne i części takich zwierząt, z wyjątkiem ssaków morskich, które nie wykazywały żadnych oznak choroby przenoszonej na ludzi lub zwierzęta;
- j) produkty uboczne ze zwierząt wodnych pochodzące z przedsiębiorstw lub zakładów wytwarzających produkty przeznaczone do spożycia przez ludzi;
- k) następujący materiał pochodzący ze zwierząt, które nie wykazywały żadnych objawów choroby przenoszonej przez ten materiał na ludzi lub zwierzęta:
- (i) muszle i skorupy skorupiaków i małż z tkanką miękką lub mięsem;
  - (ii) materiały pochodzące ze zwierząt lądowych:
    - produkty uboczne z wylęgarni,
    - jaja,
    - jajeczne produkty uboczne, w tym ze skorupy jaj;
  - (iii) jednodniowe kurczęta zabite w celach handlowych;
- l) bezkręgowce wodne i lądowe, inne niż gatunki chorobotwórcze dla ludzi lub zwierząt;
- m) zwierzęta należące do rzędów Rodentia i Lagomorpha i ich części, z wyjątkiem materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. a) ppkt (iii), (iv) i (v) i kategorii 2, o którym mowa w art. 9 lit. a)–g);
- n) skóry i skórki, kopyta, pióra, wełna, rogi, sierść i futro pochodzące od zwierząt martwych, które nie wykazywały oznak choroby przenoszonej przez ten produkt na ludzi lub zwierzęta, inne niż te, o których mowa w lit. b) niniejszego artykułu;
- o) tkanka tłuszczowa ze zwierząt, które nie wykazały jakichkolwiek objawów choroby przenoszonej przez ten materiał na ludzi lub zwierzęta, poddanych ubojowi w rzeźni i uznanych za nadające się do uboju z przeznaczeniem do spożycia przez ludzi w następstwie kontroli przedubojowej zgodnie z przepisami wspólnotowymi;
- p) odpady gastronomiczne, inne niż te, o których mowa w art. 8 lit. f).

## ROZDZIAŁ II

**Usuwanie i stosowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych**

## Sekcja 1

**Ograniczenia zakresu stosowania**

## Artykuł 11

**Ograniczenia zakresu stosowania**

1. Zabronione jest stosowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych w następujących przypadkach:

- a) skarmiania zwierząt lądowych danego gatunku, innych niż zwierzęta futerkowe przetworzonym białkiem zwierzęcym, pochodzącym z całych zwierząt lub z części zwierząt tego samego gatunku;
- b) skarmiania zwierząt gospodarskich innymi niż zwierzęta futerkowe odpadami gastronomicznymi lub materiałem paszowym zawierającym odpady gastronomiczne lub z nich otrzymanym;
- c) skarmiania zwierząt gospodarskich roślinami, albo bezpośrednio przez wypas, albo skarmianie roślinami ciętymi, pochodzącymi z terenu, na którym zastosowano nawozy organiczne lub polepszacze gleby, inne niż obornik, chyba że wypas lub pozyskanie roślin na paszę ma miejsce po upływie okresu karencji, który zapewnia odpowiednią kontrolę ryzyka dla zdrowia ludzi i zwierząt i wynosi przynajmniej 21 dni; oraz
- d) skarmiania ryb hodowlanych przetworzonym białkiem zwierzęcym, pochodzącym z całych ryb lub z części ryb tego samego gatunku.

2. Można ustanowić środki dotyczące:

- a) badań i kontroli przeprowadzanych w celu zapewnienia stosowania zakazów, o których mowa w ust. 1, w tym metod wykrywania i testów stosowanych w celu sprawdzania obecności materiałów pochodzących z niektórych gatunków oraz progów dla nieznaczających ilości przetworzonego białka zwierzęcego, o którym mowa w ust. 1 lit. a) i d), którego obecność spowodowana jest przypadkowym i technicznie niemożliwym do uniknięcia skażeniem;
- b) warunków skarmiania zwierząt futerkowych przetworzonym białkiem zwierzęcym, pochodzącym z całych zwierząt lub z części zwierząt tego samego gatunku; oraz
- c) warunków skarmiania zwierząt gospodarskich roślinami z terenu, na którym zastosowano nawozy organiczne lub polepszacze gleby, w szczególności zmiany okresu karencji, o którym mowa w ust. 1 lit. c).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

## Sekcja 2

**Usuwanie i stosowanie**

## Artykuł 12

**Usuwanie i stosowanie materiału kategorii 1**

Materiał kategorii 1

- a) jest usuwany jako odpady w drodze spalania:
  - (i) bezpośrednio, bez uprzedniego przetwarzania; lub
  - (ii) po przetworzeniu, w drodze sterylizacji ciśnieniowej, jeśli właściwy organ tego wymaga, i trwałego oznaczenia materiału wynikowego;
- b) jest utylizowany lub usuwany w drodze współspalania, jeżeli materiał kategorii 1 jest odpadem:
  - (i) bezpośrednio, bez uprzedniego przetwarzania; lub
  - (ii) po przetworzeniu w drodze sterylizacji ciśnieniowej, jeśli właściwy organ tego wymaga, i trwałego oznaczenia materiału wynikowego;
- c) w przypadku materiału kategorii 1 innego niż materiał, o którym mowa w art. 8 lit. a) pkt (i) i (ii), jest usuwany przez przetworzenie w drodze sterylizacji ciśnieniowej w zatwierdzonym zakładzie, trwałe oznaczenie materiału wynikowego i grzebanie na zatwierdzonym składowisku odpadów;
- d) w przypadku materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. f), jest usuwany w drodze grzebania na zatwierdzonym składowisku odpadów;
- e) jest stosowany jako paliwo do spalania po uprzednim przetworzeniu lub bez przetworzenia; lub
- f) jest stosowany do wytwarzania produktów pochodnych, o których mowa w art. 33, 34 i 36, i wprowadzony do obrotu zgodnie z tymi artykułami.

## Artykuł 13

**Usuwanie i stosowanie materiału kategorii 2**

Materiał kategorii 2:

- a) jest usuwany jako odpady w drodze spalania:
  - (i) bezpośrednio, bez uprzedniego przetwarzania; lub
  - (ii) po przetworzeniu w drodze sterylizacji ciśnieniowej, jeśli właściwy organ tego wymaga, i trwałego oznaczenia materiału wynikowego;

- b) jest utylizowany lub usuwany w drodze współspalania, jeżeli materiał kategorii 2 jest odpadem:
- (i) bezpośrednio, bez uprzedniego przetwarzania; lub
  - (ii) po przetworzeniu w drodze sterylizacji ciśnieniowej, jeżeli właściwy organ tego wymaga, i trwałego oznaczenia materiału wynikowego;
- c) jest usuwany na zatwierdzonym składowisku odpadów, po przetworzeniu w drodze sterylizacji ciśnieniowej po trwałym oznaczeniu materiału wynikowego;
- d) jest stosowany do wytwarzania nawozów organicznych lub polepszaczy gleby wprowadzanych do obrotu zgodnie z art. 32 po przetworzeniu w drodze sterylizacji ciśnieniowej, jeżeli zajdzie taka potrzeba, i po trwałym oznaczeniu materiału wynikowego;
- e) jest kompostowany lub przekształcany w biogaz:
- (i) w następstwie przetworzenia w drodze sterylizacji ciśnieniowej i trwałego oznaczenia materiału wynikowego; lub
  - (ii) w następstwie przetworzenia lub bez przetworzenia, w przypadku obornika, przewodu pokarmowego i jego treści, mleka, produktów na bazie mleka i siary, jaj i produktów jajecznych, jeżeli właściwy organ uznał, że nie stwarzają one ryzyka dla rozprzestrzeniania poważnej choroby zakaźnej;
- f) jest stosowany w glebie bez uprzedniego przetworzenia, w przypadku obornika, treści z przewodu pokarmowego oddzielonej od przewodu pokarmowego, mleka, produktów na bazie mleka i siary, jeżeli właściwy organ uznał, że nie stwarzają one ryzyka dla rozprzestrzeniania poważnej choroby zakaźnej;
- g) w przypadku materiału pochodzącego ze zwierząt wodnych, jest kiszony, kompostowany lub przekształcany w biogaz;
- h) jest stosowany jako paliwo do spalania po uprzednim przetworzeniu lub bez przetworzenia; lub
- i) jest stosowany do wytwarzania produktów pochodnych, o których mowa w art. 33, 34 i 36, i wprowadzony do obrotu zgodnie z tymi artykułami.
- d) jest przetwarzany, z wyjątkiem przypadku, w którym materiał kategorii 3 uległ zmianie w wyniku rozkładu lub zepsucia, tak że produkt ten stanowi niedopuszczalne zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt, i stosowany:
- (i) do produkcji paszy do skarmiania zwierząt gospodarskich innych niż zwierzęta futerkowe, które ma być wprowadzane do obrotu zgodnie z art. 31, z wyjątkiem przypadków materiału, o którym mowa w art. 10 lit. n), o) i p);
  - (ii) do produkcji paszy dla zwierząt futerkowych, wprowadzanej do obrotu zgodnie z art. 36;
  - (iii) do produkcji karmy dla zwierząt domowych, wprowadzanej do obrotu zgodnie z art. 35; lub
  - (iv) do produkcji nawozów organicznych lub polepszaczy gleby, które mają być wprowadzone do obrotu zgodnie z art. 32;
- e) jest stosowany do produkcji surowej karmy dla zwierząt domowych, wprowadzanej do obrotu zgodnie z art. 35;
- f) jest kompostowany lub przekształcany w biogaz;
- g) w przypadku materiału pochodzącego ze zwierząt wodnych jest kiszony, kompostowany lub przekształcany w biogaz;
- h) w przypadku skorup skorupiaków innych niż te, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. f), i skorup jaj jest stosowany w sposób określony przez właściwe organy, zapobiegający zagrożeniu dla zdrowia ludzi i zwierząt;
- i) jest stosowany jako paliwo do spalania po uprzednim przetworzeniu lub bez przetworzenia;
- j) jest stosowany do wytwarzania produktów pochodnych, o których mowa w art. 33, 34 i 36, i wprowadzony do obrotu zgodnie z tymi artykułami;
- k) w przypadku odpadów gastronomicznych, o których mowa w art. 10 lit. p), jest przetwarzany w drodze sterylizacji ciśnieniowej lub za pomocą metod przetwarzania, o których mowa w art. 15 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), lub jest kompostowany lub przekształcany w biogaz; lub
- l) jest stosowany w glebie bez uprzedniego przetworzenia, w przypadku surowego mleka, siary i ich produktów pochodnych, jeżeli właściwy organ uznał, że nie stwarzają one ryzyka rozprzestrzenienia choroby przenoszonej przez te produkty na ludzi lub zwierzęta.

#### Artykuł 14

### Usuwanie i stosowanie materiału kategorii 3

Materiał kategorii 3:

- a) w następstwie wcześniejszego przetworzenia lub bez przetworzenia, jest usuwany jako odpady w drodze spalania;
- b) jest utylizowany lub usuwany w drodze współspalania, w następstwie wcześniejszego przetworzenia lub bez przetworzenia, jeżeli materiał kategorii 3 jest odpadem;
- c) po przetworzeniu jest usuwany na zatwierdzonym składowisku odpadów;

#### Artykuł 15

### Środki wykonawcze

1. Można ustanowić środki wykonawcze do niniejszej sekcji odnośnie do:
  - a) specjalnych warunków obchodzenia się na pokładzie z materiałami pochodzącymi z patroszenia na pokładzie ryb wykazujących objawy choroby przenoszonej na ludzi, włącznie z pasożytami, i usuwania tych materiałów;

- b) metod przetwarzania dla produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego innych niż sterylizacja ciśnieniowa, zwłaszcza odnośnie do parametrów, które mają być zastosowane w tych metodach przetwarzania, a w szczególności czasu, temperatury, ciśnienia i wielkości cząsteczek;
- c) parametrów przekształcania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, w tym odpadów gastronomicznych, w biogaz lub kompost;
- d) warunków spalania i współspalania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów ubocznych;
- e) warunków spalania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych;
- f) warunków wytwarzania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, o których mowa w art. 10 lit. c), i obchodzenia się z nimi;
- g) kisenia materiału pochodzącego ze zwierząt wodnych;
- h) stałego oznaczania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego;
- i) zastosowania w glebie niektórych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, nawozów organicznych i polepszaczy gleby;
- j) zastosowania niektórych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego do skarmiania zwierząt gospodarskich; oraz
- k) poziomu zagrożenia dla zdrowia ludzi lub zwierząt odnośnie do niektórych rodzajów materiału, uważanych za niedopuszczalne, zgodnie z art. 14 lit. d).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

2. Do czasu przyjęcia zasad, o których mowa:

- a) w ust. 1 akapit pierwszy lit. c), f) i g) państwa członkowskie mogą przyjąć lub utrzymać przepisy krajowe dotyczące:
  - (i) wytwarzania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, o których mowa w art. 10 lit. c), i obchodzenia się z nimi;
  - (ii) przetwarzania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, o których mowa w art. 10 lit. p); oraz
  - (iii) kisenia materiału pochodzącego ze zwierząt wodnych;
- b) w ust. 1 akapit pierwszy lit. a) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego, o których w nich mowa, mogą być usuwane do morza, bez uszczerbku dla przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony środowiska.

Sekcja 3

### Odstępstwa

Artykuł 16

### Odstępstwa

W drodze odstępstwa od art. 12, 13 i 14, produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego mogą być:

- a) w przypadku produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, o których mowa w art. 15 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), manipulowane i usuwane zgodnie ze specjalnymi warunkami ustanowionymi na mocy tej litery;
- b) stosowane do celów badawczych i innych szczególnych celów, zgodnie z art. 17;
- c) w przypadku produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, o których mowa w art. 18, przeznaczone do skarmiania, zgodnie z tym artykułem;
- d) w przypadku produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, o których mowa w art. 19, usuwane, zgodnie z tym artykułem;
- e) usuwane lub stosowane zgodnie z alternatywnymi metodami zatwierdzonymi zgodnie z art. 20, opartymi na parametrach, które mogą obejmować sterylizację ciśnieniową lub inne wymogi niniejszego rozporządzenia lub jego środków wykonawczych;
- f) w przypadku materiałów kategorii 2 i kategorii 3 i jeśli zezwoli na to właściwy organ, stosowane do przygotowania i zastosowania w glebie preparatów biodynamicznych, o których mowa w art. 12 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 834/2007;
- g) w przypadku materiału kategorii 3 i jeżeli zezwoli na to właściwy organ, stosowane do skarmiania zwierząt domowych;
- h) w przypadku produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, z wyjątkiem materiału kategorii 1, powstałych podczas interwencji chirurgicznej na żywych zwierzętach lub w trakcie rodzenia zwierząt w gospodarstwie, oraz jeśli zezwoli na to właściwy organ, usuwane w tym gospodarstwie.

Artykuł 17

### Cele badawcze i inne szczególne cele

1. Właściwy organ może, w drodze odstępstwa od art. 12, 13 i 14, zezwolić na stosowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych do celów wystawieniowych, na działalność artystyczną, do celów diagnostycznych, edukacyjnych lub badawczych, w warunkach zapewniających kontrolę zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt.

Warunki takie obejmują:

- a) zakaz jakiegokolwiek późniejszego stosowania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych do innych celów; oraz

b) obowiązek bezpiecznego usunięcia produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych lub, w razie konieczności, ich ponownej wysyłki do miejsca pochodzenia.

2. W przypadku zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, które wymaga przyjęcia środków dla całego terytorium Wspólnoty, zwłaszcza w przypadku nowo powstałego zagrożenia, mogą zostać przyjęte zharmonizowane warunki dla przywozu i stosowania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, o których mowa w ust. 1. Warunki takie mogą obejmować wymogi odnośnie do przechowywania, pakowania, identyfikacji, przewozu i usuwania.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

#### Artykuł 18

##### Szczególne cele paszowe

1. Właściwy organ może, w drodze odstępstwa od art. 13 i 14, zezwolić, w warunkach zapewniających kontrolę zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, na gromadzenie i stosowanie materiału kategorii 2, pod warunkiem że pochodzi on od zwierząt, które nie zostały zabite lub które nie padły z powodu obecności lub podejrzenia choroby przenoszonej na ludzi lub zwierzęta, oraz materiału kategorii 3 do skarmiania:

- a) zwierząt z ogrodów zoologicznych;
- b) zwierząt cyrkowych;
- c) gadów i ptaków drapieżnych innych niż zwierzęta z ogrodów zoologicznych i zwierzęta cyrkowe;
- d) zwierząt futerkowych;
- e) dzikich zwierząt;
- f) psów z uznanej hodowli, lub sfory psów gończych;
- g) psów i kotów w schroniskach dla zwierząt;
- h) larw i robaków przeznaczonych na przynętę.

2. Właściwy organ może zezwolić, w drodze odstępstwa od art. 12 oraz zgodnie z warunkami ustanowionymi zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu:

- a) na zastosowanie materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. b) ppkt (ii), i materiału pochodzącego ze zwierząt z ogrodów zoologicznych do skarmiania zwierząt z ogrodów zoologicznych; oraz
- b) na zastosowanie materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. b) ppkt (ii), do skarmiania zagrożonych lub chronionych gatunków ptaków padlinożernych i innych gatunków, żyjących w swoim siedlisku, w celu wspierania różnorodności biologicznej.

3. Można ustanowić środki wykonawcze do niniejszego artykułu odnośnie do:

- a) warunków, na których można zezwolić na gromadzenie i stosowanie, o których mowa w ust. 1, w zakresie przemieszczenia, przechowywania i stosowania materiału kategorii 2 i kategorii 3 przeznaczonego do skarmiania, również w przypadku nowo powstających zagrożeń; oraz
- b) warunków, na których, w niektórych przypadkach, na zasadzie odstępstwa od obowiązków ustanowionych w art. 21 ust. 1, można zezwolić na skarmianie materiałem kategorii 1, zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, w tym:
  - (i) w niektórych państwach członkowskich, zagrożonych lub chronionych gatunków ptaków padlinożernych i innych gatunków, które można skarmiać takim materiałem;
  - (ii) środki służące zapobieganiu zagrożeniom dla zdrowia ludzi i zwierząt.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

#### Artykuł 19

##### Gromadzenie, przewóz i usuwanie

1. W drodze odstępstwa od art. 12, 13, 14 i 21, właściwy organ może zezwolić na usunięcie:

- a) martwych zwierząt domowych i zwierząt z rodziny koniowatych przez grzebanie;
- b) poprzez spopielenie lub grzebanie na miejscu lub innym sposobem pod nadzorem urzędowym, co zapobiega szerzeniu się zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. a) ppkt (v) oraz lit. b) ppkt (ii), materiałów kategorii 2 i kategorii 3 na terenach odosobnionych;
- c) poprzez spopielenie lub grzebanie na miejscu lub innymi sposobami pod urzędowym nadzorem, które zapobiegają szerzeniu się zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. b) ppkt (ii), materiałów kategorii 2 i kategorii 3, na obszarach, do których dostęp jest praktycznie niemożliwy lub do których dostęp mógłby być jedynie możliwy w okolicznościach związanych z warunkami klimatycznymi lub geograficznymi lub z klęską żywiołową, które mogłyby pociągać za sobą zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa pracowników zajmujących się gromadzeniem, lub do których dostęp wymagałby użycia nieproporcjonalnych środków przeprowadzenia gromadzenia;
- d) środkami innymi niż spopielanie lub grzebanie na miejscu, pod nadzorem urzędowym, w przypadku materiałów kategorii 2 i kategorii 3, które nie stwarzają zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, jeżeli ilość tych materiałów nie przekracza szczególnej ilości w skali tygodnia, przy określeniu tej ilości z uwzględnieniem charakteru wykonywanych czynności i gatunków pochodzenia danych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego;

- e) przez spopielenie lub grzebanie na miejscu, w warunkach, które zapobiegają szerszeniu się zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, innych niż materiał kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. a) pkt (i), w przypadku wystąpienia ogniska choroby podlegającej obowiązkowi zgłoszenia, jeśli przewóz do najbliższego zatwierdzonego zakładu w celu przetworzenia lub usunięcia produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego zwiększyłby niebezpieczeństwo rozprzestrzenienia się zagrożenia dla zdrowia lub mógłby doprowadzić, w przypadku rozprzestrzenienia się ognisk choroby epizootycznej, do przekroczenia zdolności takich zakładów do ich usunięcia; oraz
- f) przez spopielenie lub grzebanie na miejscu, w warunkach, które zapobiegają szerszeniu się zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, pszczoł i pszczelarskich produktów ubocznych.
2. Populacja zwierząt poszczególnych gatunków na terenach odosobnionych, o których mowa w ust. 1 lit. b), nie przekracza maksymalnego odsetka populacji zwierząt tego gatunku w danym państwie członkowskim.
3. Państwa członkowskie udostępnią Komisji informacje dotyczące:
- a) obszarów, które klasyfikują one jako tereny odosobnione do celów stosowania ust. 1 lit. b), oraz przyczyn takiej klasyfikacji, a także uaktualnionych informacji dotyczących jakiegokolwiek zmiany w tej klasyfikacji; oraz
- b) wykorzystania zezwoleń przewidzianych w ust. 1 lit. c) i d) w odniesieniu do materiałów kategorii 1 i kategorii 2.
4. Należy przyjąć środki wykonawcze do niniejszego artykułu odnośnie do:
- a) warunków mających na celu zapewnienie kontroli ryzyka dla zdrowia ludzi i zwierząt w przypadku spopielenia i grzebania na miejscu;
- b) maksymalnego odsetka populacji zwierząt, jak określono w ust. 2;
- c) ilości produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego w związku z charakterem czynności i z gatunkami pochodzenia, jak określono w ust. 1 lit. d); oraz
- d) wykazu chorób, o których mowa w ust. 1 lit. e).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmują się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

## Sekcja 4

### Alternatywne metody

#### Artykuł 20

##### Dopuszczenie alternatywnych metod

1. Procedura dopuszczenia alternatywnej metody stosowania lub usuwania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych może zostać rozpoczęta albo na wniosek Komisji, albo na wniosek państwa członkowskiego lub zainteresowanej strony, która może reprezentować więcej zainteresowanych stron.

2. Zainteresowane strony przesyłają wnioski właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym zamierzają stosować alternatywną metodę.

Właściwy organ ocenia w ciągu dwóch miesięcy od momentu otrzymania kompletnego wniosku, czy spełnia on wymogi standardowego formatu dla wniosków, o którym mowa w ust. 10.

3. Właściwy organ przekazuje wnioski państw członkowskich i zainteresowanych stron wraz ze sprawozdaniem z ich oceny Europejskiemu Urzędowi ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA) oraz informuje o tym Komisję.

4. Jeżeli Komisja rozpoczyna procedurę dopuszczenia, przesyła EFSA sprawozdanie z jej oceny.

5. EFSA ocenia, w ciągu sześciu miesięcy od momentu otrzymania pełnej dokumentacji, czy przedstawiona metoda zapewnia, że zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt jest:

- a) kontrolowane w taki sposób, że zapobiega to jego zwiększeniu przed usunięciem zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub środkami wykonawczymi do niego; lub
- b) zminimalizowanie, dla odpowiedniej kategorii produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, w stopniu co najmniej równoważnym metodom przetwarzania ustanowionym zgodnie z art. 15 ust. 1 akapit pierwszy lit. b).

EFSA wydaje opinię w sprawie przedłożonego wniosku.

6. W należycie uzasadnionych przypadkach, gdy EFSA zwraca się do wnioskodawcy o dodatkowe informacje, termin ustalony w ust. 5 może zostać przedłużony.

Po konsultacji z Komisją lub z wnioskodawcą EFSA podejmuje decyzję w sprawie terminu, w jakim należy dostarczyć jej wymienione informacje, i informuje Komisję i wnioskodawcę, w odpowiednim przypadku, o niezbędnym terminie dodatkowym.

7. Jeżeli wnioskodawca chce złożyć dodatkowe informacje z własnej inicjatywy, przekazuje je bezpośrednio EFSA.

W takim przypadku termin ustalony w ust. 5 nie może być przedłużony.

8. EFSA przekazuje swoją opinię Komisji, wnioskodawcy i właściwemu organowi zainteresowanego państwa członkowskiego.

9. W ciągu trzech miesięcy od otrzymania opinii od EFSA i uwzględniając tę opinię, Komisja informuje wnioskodawcę o proponowanym środku, który zostanie przyjęty zgodnie z ust. 11.

10. Standardowy format wniosku dotyczącego alternatywnych metod zostaje przyjęty zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

11. Po otrzymaniu opinii EFSA przyjmuje się następujące środki:

- a) środek zezwalający na alternatywną metodę zastosowania lub usunięcia produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych; albo
- b) środek, w którym odmawia się przyznania zezwolenia na taką alternatywną metodę.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

## TYTUŁ II

### OBOWIĄZKI PODMIOTÓW

#### ROZDZIAŁ I

#### Ogólne obowiązki

##### Sekcja 1

#### Gromadzenie, przewóz i identyfikowalność

##### Artykuł 21

#### Gromadzenie i określanie kategorii oraz przewóz

1. Podmioty gromadzą, określają i przewożą produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego bez nieuzasadnionej zwłoki, w warunkach, które zapobiegają powstaniu zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt.

2. Podmioty zapewniają, aby produktom ubocznym pochodzenia zwierzęcego i produktom pochodnym podczas przewozu towarzyszył dokument handlowy lub, jeśli jest to wymagane przez niniejsze rozporządzenie lub środek przyjęty zgodnie z ust. 6, świadectwo zdrowia.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego właściwy organ może zezwolić na przewóz obornika między dwoma punktami usytuowanymi w tym samym gospodarstwie lub między gospodarstwami i użytkownikami obornika w tym samym państwie członkowskim bez dokumentu handlowego ani świadectwa zdrowia.

3. Towarzystwo produktom ubocznym pochodzenia zwierzęcego i produktom pochodnym podczas przewozu dokumenty handlowe i świadectwa zdrowia zawierają co najmniej informację o pochodzeniu, miejscu przeznaczenia i ilości takich produktów oraz opis produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych i ich oznaczenia, jeśli takie oznaczenie jest wymagane przez niniejsze rozporządzenie.

Jednakże w odniesieniu do produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych przewożonych na terytorium państwa członkowskiego właściwy organ tego państwa członkowskiego może zezwolić na przekazanie informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, za pomocą alternatywnego systemu.

4. Podmioty zbierają, przewożą i usuwają odpady gastronomiczne kategorii 3 zgodnie z krajowymi środkami przewidzianymi w art. 13 dyrektywy 2008/98/WE.

5. Należy przyjąć następujące środki zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3:

- a) wzory dokumentów handlowych wymagane wraz z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego podczas przewozu; oraz
- b) wzory świadectw zdrowia i warunki określające sposób ich dołączenia do produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych podczas przewozu.

6. Można przyjąć środki wykonawcze do niniejszego artykułu odnośnie do:

- a) przypadków, w których wymagane jest świadectwo zdrowia ze względu na poziom zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, stwarzanego przez niektóre produkty pochodne;
- b) przypadków, w których w drodze odstępstwa od ust. 2 akapitu pierwszego oraz w związku z niskim poziomem zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, stwarzanego przez niektóre produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne, przewóz produktów pochodnych może odbywać się bez dokumentów lub świadectw, o których mowa w tym ustępie;
- c) wymogów określenia, w tym oznakowania, oraz rozdzielenia różnych kategorii produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego podczas ich przewozu; oraz
- d) warunków mających na celu zapobieganie zagrożeniu dla zdrowia ludzi i zwierząt, stwarzanemu podczas gromadzenia i przewozu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, w tym również warunków przewozu takich produktów odnośnie do kontenerów, pojazdów i opakowań.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

##### Artykuł 22

#### Identyfikowalność

1. Podmioty wysyłające, przewożące lub przyjmujące produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne prowadzą rejestr wysyłek i powiązanych dokumentów handlowych lub świadectw zdrowia.

Jednakże akapit pierwszy nie ma zastosowania, jeśli zezwolenie na przewóz produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych bez dokumentów handlowych lub świadectw zdrowia zostało udzielone zgodnie z art. 21 ust. 2 akapit drugi lub zgodnie ze środkami wykonawczymi przyjętymi na mocy art. 21 ust. 6 lit. b).

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, posiadają systemy i procedury umożliwiające zidentyfikowanie:

- a) innych podmiotów, do których ich produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne zostały dostarczone; oraz
- b) podmiotów, od których zostały one dostarczone.

Informacje te są udostępniane właściwym władzom na wniosek.

3. Środki wykonawcze do niniejszego artykułu przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3, w szczególności jeśli chodzi o:

- a) informacje, które należy udostępnić właściwym organom;
- b) okres przechowywania tych informacji.

## Sekcja 2

### Rejestracja i zatwierdzenie

#### Artykuł 23

##### Rejestracja podmiotów, przedsiębiorstw lub zakładów

1. W celu rejestracji podmioty:

- a) przed rozpoczęciem działalności, powiadamiają właściwy organ o wszystkich przedsiębiorstwach lub zakładach, które podlegają ich kontroli, które biorą udział na jakimkolwiek etapie w produkcji, przewozie, obróbce, przetwarzaniu, składowaniu, wprowadzaniu do obrotu, dystrybucji, użyciu lub usuwaniu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych;
- b) informują właściwy organ o:
  - (i) kategorii stosowanych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych podlegających ich kontroli;
  - (ii) charakterze czynności wykonywanych z wykorzystaniem produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych jako materiału wyjściowego.

2. Podmioty dostarczają właściwemu organowi aktualnych informacji na temat wszelkich znajdujących się pod ich kontrolą przedsiębiorstw lub zakładów, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), w tym o jakiegokolwiek istotnej zmianie działalności, takiej jak każdy przypadek zamknięcia istniejącego przedsiębiorstwa lub zakładu.

3. Szczegółowe przepisy dotyczące rejestracji, o których mowa w ust. 1, mogą być przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3.

4. W drodze odstępstwa od ust. 1 powiadomienie w celu rejestracji nie jest wymagane w odniesieniu do czynności, w zakresie których przedsiębiorstwa wytwarzające produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego zostały już zatwierdzone lub zarejestrowane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 852/2004 lub rozporządzeniem (WE) nr 853/2004, a także w odniesieniu do czynności, w zakresie których przedsiębiorstwa lub zakłady zostały już zatwierdzone zgodnie z art. 24 niniejszego rozporządzenia.

Takie samo odstępstwo ma zastosowanie w odniesieniu do czynności pociągających za sobą wytwarzanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego jedynie na miejscu, które są przeprowadzane w gospodarstwach lub w innych obiektach, w których zwierzęta są trzymane, skarmiane lub pielęgnowane.

#### Artykuł 24

##### Zatwierdzenie przedsiębiorstw lub zakładów

1. Podmioty zapewniają, aby kontrolowane przez nie przedsiębiorstwa lub zakłady były zatwierdzone przez właściwy organ, któremu podlega miejsce, w którym przedsiębiorstwa te lub zakłady wykonują jedną lub więcej z następujących czynności:

- a) przetwarzanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego w drodze sterylizacji ciśnieniowej, za pomocą metod, o których mowa w art. 15 ust. 1 akapit pierwszy lit. b), lub metod alternatywnych, dopuszczonych zgodnie z art. 20;
- b) usuwanie, jako odpadu, poprzez spalanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, z wyłączeniem przedsiębiorstw lub zakładów, które posiadają pozwolenie na działalność zgodnie z dyrektywą 2000/76/WE;
- c) usuwanie lub utylizacja poprzez spalanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych stanowiących odpady, z wyłączeniem przedsiębiorstw lub zakładów, które posiadają pozwolenie na działalność zgodnie z dyrektywą 2000/76/WE;
- d) wykorzystanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych jako paliwa do spalania;
- e) produkcja karmy dla zwierząt domowych;
- f) produkcja nawozów organicznych i polepszaczy gleby;
- g) przetwarzanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych w biogaz lub kompost;
- h) czynności dotyczące produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego po ich zebraniu, takie jak: sortowanie, dzielenie, chłodzenie, zamrażanie, solenie, usuwanie skór i skórek lub określonego materiału mogącego stanowić zagrożenie;
- i) składowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego;
- j) składowanie produktów pochodnych przeznaczonych do:
  - (i) usunięcia na składowisku odpadów lub spalania lub utylizacji lub usunięcia przez współspalanie,
  - (ii) wykorzystania jako paliwo do spalania;
  - (iii) wykorzystania jako paszy, z wyłączeniem przedsiębiorstw lub zakładów zatwierdzonych lub zarejestrowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 183/2005;
  - (iv) wykorzystania jako nawozów organicznych i polepszaczy gleby, z wyłączeniem składowania w miejscu bezpośredniego zastosowania.



2. W zatwierdzeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się, czy przedsiębiorstwo lub zakład jest zatwierdzony do prowadzenia czynności z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego lub produktami pochodnymi:

- a) szczególnej kategorii, o której mowa w art. 8, 9 lub 10; lub
- b) więcej niż jednej kategorii, o której mowa w art. 8, 9 lub 10, ze wskazaniem, czy takie czynności przeprowadzane są:
  - (i) na stałe w warunkach ścisłego rozdzielania, które zapobiega zagrożeniu dla zdrowia ludzi i zwierząt; lub
  - (ii) tymczasowo, w warunkach zapobiegających zanieczyszczeniu, w przypadku niewystarczających możliwości przetworzenia dla takich produktów, wynikającego z:
    - rozprzestrzenia się ognisk choroby epizootycznej, lub
    - innych nadzwyczajnych i nieprzewidywalnych okoliczności.

#### Artykuł 25

### Ogólne wymogi w zakresie higieny

1. Podmioty zapewniają, aby przedsiębiorstwa lub zakłady podlegające ich kontroli i wykonujące czynności, o których mowa w art. 24 ust. 1 lit. a) i h):

- a) zostały wybudowane w sposób umożliwiający ich skuteczne oczyszczanie i dezynfekcję, a w razie konieczności konstrukcja podłóg ułatwiała odprowadzanie cieczy;
- b) miały dostęp do odpowiedniego wyposażenia służącego higienie osobistej, takiego jak toalety, szatnie i umywalki dla pracowników;
- c) posiadały odpowiednie zabezpieczenia przed szkodnikami, takimi jak owady, gryzonie i ptaki;
- d) utrzymywały instalacje i wyposażenie w dobrym stanie i zapewniały, aby urządzenia pomiarowe były systematycznie regulowane; oraz
- e) posiadały odpowiednie rozwiązania w zakresie czyszczenia i dezynfekcji istniejących na miejscu zbiorników i pojazdów w celu uniknięcia ryzyka zanieczyszczenia.

2. Wszystkie osoby pracujące w przedsiębiorstwie lub zakładzie, o którym mowa w ust. 1, noszą odpowiednią, czystą i, w razie konieczności, ochronną odzież.

W odpowiednim przypadku, w danym przedsiębiorstwie lub zakładzie:

- a) osoby pracujące w sektorze nieoczyszczonym nie mogą wchodzić do czystego sektora bez wcześniejszej zmiany odzieży roboczej i butów lub bez ich dezynfekcji;
- b) wyposażenia i urządzeń nie można przemieszczać z sektora nieoczyszczonego do czystego sektora bez ich wcześniejszego oczyszczenia i zdezynfekowania; oraz

c) podmiot ustanawia procedurę dotyczącą przemieszczania się osób w celu kontroli tego przemieszczania się i sporządza opis właściwego korzystania z brodzików do dezynfekcji stóp i kół.

3. W przedsiębiorstwach lub zakładach wykonujących czynności, o których mowa w art. 24 ust. 1 lit. a):

- a) z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego należy postępować w sposób umożliwiający uniknięcie ryzyka zanieczyszczenia;
- b) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego należy przetwarzać w miarę możliwości niezwłocznie po dostarczeniu. Po przetworzeniu z produktami pochodnymi należy postępować i składować je w sposób umożliwiający uniknięcie ryzyka zanieczyszczenia;
- c) w stosownych przypadkach, podczas zastosowanej metody przetwarzania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, wszystkie elementy produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych poddaje się działaniu odpowiedniej temperatury przez określony czas, a także należy zapobiegać ryzyku ponownego zanieczyszczenia;
- d) podmioty dokonują regularnej kontroli stosowanych parametrów, w szczególności temperatury, ciśnienia, czasu, wielkości cząstek, w stosownym przypadku za pomocą automatycznych urządzeń;
- e) wymagane jest ustanowienie i udokumentowanie procedur oczyszczania dla wszystkich części przedsiębiorstw lub zakładów.

#### Artykuł 26

### Obchodzenie się z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego w przedsiębiorstwach sektora spożywczego

1. Przetwarzanie, obróbka lub składowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego w przedsiębiorstwach lub zakładach zatwierdzonych lub zarejestrowanych zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 853/2004 lub z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 852/2004 przebiegają w warunkach, które zapobiegają zanieczyszczeniu krzyżowemu i, w stosownym przypadku, w szczególności do tego przeznaczonej części przedsiębiorstwa lub zakładu.

2. Surowce do produkcji żelatyny i kolagenu nieprzeznaczonych do spożycia przez człowieka mogą być składowane, poddawane obróbce i przetwarzane w przedsiębiorstwach szczególnie do tego uprawnionych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 853/2004 załącznik III sekcja XIV rozdział I pkt 5 i sekcja XV rozdział I pkt 5, pod warunkiem zapobieżenia ryzyku przeniesienia choroby poprzez oddzielenie takich surowców od surowców przeznaczonych do wytworzenia produktów pochodzenia zwierzęcego.

3. Ust. 1 i 2 mają zastosowanie bez uszczerbku dla bardziej szczegółowych wymogów przewidzianych wspólnotowymi przepisami weterynaryjnymi.

#### Artykuł 27

### Środki wykonawcze

Należy przyjąć środki wykonawcze do niniejszej sekcji i sekcji 1 niniejszego rozdziału odnośnie do następujących warunków:

- a) wymogów w zakresie infrastruktury i wyposażenia obowiązujących w przedsiębiorstwach lub zakładach;

- b) wymogów w zakresie higieny obowiązujących w odniesieniu do wszystkich form obchodzenia się z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego i produktami pochodnymi, w tym środków zmieniających wymogi w zakresie higieny dla przedsiębiorstw lub zakładów, o których mowa w art. 25 ust. 1;
- c) warunków i wymogów technicznych w zakresie obchodzenia się, przetwarzania, obróbki i składowania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych oraz warunków oczyszczania ścieków;
- d) dowodów, które podmiot przedstawia do celów zatwierdzenia przetwarzania, przekształcania i obróbki produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, odnośnie do możliwości zapobiegania przez ten podmiot zagrożeniu dla zdrowia ludzi i zwierząt;
- e) warunków obchodzenia się z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego lub produktami pochodnymi więcej niż jednej kategorii, o której mowa w art. 8, 9 lub 10, w tym samym przedsiębiorstwie lub zakładzie:
  - (i) gdy takie czynności są przeprowadzane oddzielnie;
  - (ii) gdy takie czynności są przeprowadzane tymczasowo w określonych okolicznościach;
- f) warunków zapobiegania zanieczyszczeniu krzyżowemu, w przypadku gdy produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego są składowane, przetwarzane i poddawane obróbce w specjalnie do tego przeznaczonej części przedsiębiorstwa lub zakładu, o której mowa w art. 26;
- g) standardowych parametrów przekształcania dla przedsiębiorstw biogazu i kompostowni;
- h) wymogów obowiązujących w odniesieniu do spalania lub współspalania w zakładach o wysokiej i niskiej wydajności, o których mowa w art. 24 ust. 1 lit. b) i c); oraz
- i) wymogów obowiązujących w odniesieniu do spalania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych jako paliwa, o których mowa w art. 24 ust. 1 lit. d).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

### Sekcja 3

#### **Kontrole wewnętrzne, system analizy zagrożeń i system krytycznych punktów kontroli**

##### Artykuł 28

#### **Kontrole wewnętrzne**

Podmioty wprowadzają, wdrażają i utrzymują kontrole wewnętrzne w swoich przedsiębiorstwach lub zakładach, w celu monitorowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Zapewniają one, aby żadne produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne, co do których istnieje podejrzenie lub co do których stwierdzono, że nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia, nie opuszczały przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że są przeznaczone do usunięcia.

##### Artykuł 29

#### **System analizy zagrożeń i system krytycznych punktów kontroli**

1. Podmioty wykonujące jedną z poniższych czynności wprowadzają, wdrażają i utrzymują w mocy stałą pisemną procedurę lub procedury oparte na systemie analizy zagrożeń i systemie krytycznych punktów kontroli (HACCP) w odniesieniu do:

- a) obróbki produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego;
- b) przekształcania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego w biogaz i kompost;
- c) obchodzenia się z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego lub produktami pochodnymi więcej niż jednej kategorii lub ich składowania w tym samym przedsiębiorstwie lub zakładzie;
- d) produkcji karmy dla zwierząt domowych.

2. Podmioty określone w ust. 1 dokonują w szczególności następujących czynności:

- a) identyfikują wszelkie zagrożenia, którym należy zapobiec, które należy wyeliminować lub ograniczyć do możliwych do przyjęcia poziomów;
- b) określają krytyczne punkty kontroli na etapie lub etapach, na których kontrola jest niezbędna do zapobieżenia zagrożeniom, ich wyeliminowania lub ograniczenia do dopuszczalnych poziomów;
- c) określają wartości graniczne dla krytycznych punktów kontroli, które stanowią granicę pomiędzy poziomem dopuszczalnym a niedopuszczalnym z punktu widzenia konieczności zapobieżenia zidentyfikowanym zagrożeniom, ich wyeliminowania lub ograniczenia;
- d) ustanawiają i wdrażają skuteczne procedury monitorowania w krytycznych punktach kontroli;
- e) ustanawiają działania korygujące w przypadku, gdy proces monitorowania wykaże, iż krytyczny punkt kontroli nie jest kontrolowany;
- f) ustanawiają procedury weryfikacji, czy środki określone w lit. a)–e) zostały w pełni wdrożone oraz czy ich działanie jest skuteczne. Procedura weryfikacji powinna być przeprowadzana regularnie;
- g) prowadzą dokumentację i rejestry odpowiednie do charakteru i wielkości przedsiębiorstwa w celu udokumentowania skutecznego stosowania środków przewidzianych w lit. a)–f).

3. W przypadku każdej zmiany produktu lub procesu lub jakiegokolwiek etapu produkcji, przetwarzania, składowania lub dystrybucji podmioty dokonują przeglądu swoich procedur i wprowadzają niezbędne zmiany.

4. Środki mające ułatwić wykonanie niniejszego artykułu mogą być przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3.

## Artykuł 30

**Krajowe podręczniki dobrych praktyk**

1. W razie konieczności właściwe organy zachęcają do opracowania, upowszechnienia i dobrowolnego stosowania krajowych podręczników dobrych praktyk, w szczególności w odniesieniu do stosowania zasad HACCP, o których mowa w art. 29. Podmioty mogą stosować takie wytyczne na zasadzie dobrowolności.
2. Właściwy organ dokonuje oceny krajowych podręczników w celu zapewnienia, że:
  - a) zostały one opracowane po zasięgnięciu opinii przedstawicieli stron, których interesów mogą one dotyczyć w poważnym stopniu, oraz są upowszechniane przez sektory działalności podmiotów; oraz
  - b) ich postanowienia mogą być stosowane w praktyce w sektorach, których dotyczą.

## ROZDZIAŁ II

**Wprowadzanie do obrotu**

## Sekcja 1

**Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne przeznaczone na pasze dla zwierząt gospodarskich, z wyjątkiem zwierząt futerkowych**

## Artykuł 31

**Wprowadzanie do obrotu**

1. Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne przeznaczone na paszę dla zwierząt gospodarskich, z wyjątkiem zwierząt futerkowych, mogą być wprowadzane do obrotu, pod warunkiem że:
    - a) są materiałem kategorii 3 lub pochodzą z materiału kategorii 3 innego niż materiał, o którym mowa w art. 10 lit. n), o) i p);
    - b) zostały, zależnie od konkretnego przypadku, zgromadzone lub przetworzone, zgodnie z warunkami dla sterylizacji ciśnieniowej lub innymi, aby zapobiec ryzyku stwarzanemu dla zdrowia ludzi i zwierząt zgodnie ze środkami przyjętymi na mocy art. 15 i wszystkimi środkami, które zostały ustanowione zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu; oraz
    - c) pochodzą z zatwierdzonych lub zarejestrowanych przedsiębiorstw lub zakładów, odpowiednio dla danego produktu ubocznego pochodzenia zwierzęcego lub produktu pochodnego.
  2. Można określić środki wykonawcze do niniejszego artykułu w zakresie warunków zdrowia ludzi i zwierząt dla gromadzenia, przetwarzania i przekształcania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, o których mowa w ust. 1.
- Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmują się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

## Sekcja 2

**Nawozy organiczne i polepszacze gleby**

## Artykuł 32

**Wprowadzanie do obrotu i stosowanie**

1. Nawozy organiczne i polepszacze gleby mogą być wprowadzone do obrotu i stosowane, pod warunkiem że:
  - a) pochodzą one z materiału kategorii 2 lub kategorii 3;
  - b) zostały wyprodukowane zgodnie z warunkami dla sterylizacji ciśnieniowej lub innymi warunkami, aby zapobiec ryzyku stwarzanemu dla zdrowia ludzi i zwierząt, zgodnie z wymogami ustanowionymi zgodnie z art. 15 i wszystkimi środkami, które zostały ustanowione zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu;
  - c) pochodzą, odpowiednio, z zatwierdzonych lub zarejestrowanych przedsiębiorstw lub zakładów; oraz
  - d) w przypadku mączki mięsno-kostnej pochodzącej z materiału kategorii 2 i przetworzonych białek zwierzęcych przeznaczonych do użytku jako nawozy organiczne i polepszacze gleby, zostały one zmieszane ze składnikiem, aby wykluczyć dalsze użycie mieszaniny na pasze, i oznaczone, jeżeli wymagają tego środki przyjęte na mocy ust. 3.

Ponadto pozostałości fermentacyjne procesu przetwarzania w biogaz lub kompost mogą być wprowadzane do obrotu i używane jako nawozy organiczne lub polepszacze.

Państwa członkowskie mogą przyjąć lub utrzymać przepisy krajowe określające dodatkowe warunki lub ograniczające zastosowanie nawozów organicznych i polepszaczy gleby, pod warunkiem że takie przepisy są uzasadnione ochroną zdrowia ludzi i zwierząt.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 lit. d), mieszanie nie jest wymagane dla materiałów, których użycie do celów paszowych zostało wykluczone ze względu na ich skład lub opakowanie.
3. Można przyjąć środki wykonawcze do niniejszego artykułu odnośnie do następujących przypadków:
  - a) warunków zdrowia ludzi i zwierząt w odniesieniu do produkcji i stosowania nawozów organicznych i polepszaczy gleby;
  - b) składników lub substancji do oznaczania nawozów organicznych lub polepszaczy gleby;
  - c) składników do mieszania z nawozami organicznymi lub polepszaczami gleby;
  - d) dodatkowych warunków, takich jak metody do celów oznaczania i minimalne proporcje, które mają być zachowane przy przygotowywaniu mieszaniny, tak aby wykluczyć zastosowanie takich nawozów organicznych lub polepszaczy gleby dla celów paszowych; oraz

- e) przypadków, w których skład lub opakowanie materiałów umożliwia ich zwolnienie z wymogu mieszania.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmują się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

### Sekcja 3

#### **Produkty pochodne objęte innymi przepisami prawa wspólnotowego**

##### Artykuł 33

#### **Wprowadzenie do obrotu**

Podmioty mogą wprowadzać do obrotu następujące produkty pochodne:

- a) produkty kosmetyczne w rozumieniu art. 1 ust. 1 dyrektywy 76/768/EWG;
- b) wyroby medyczne aktywnego osadzania w rozumieniu art. 1 ust. 2 lit. c) dyrektywy 90/385/EWG;
- c) wyroby medyczne w rozumieniu art. 1 ust. 2 lit. a) dyrektywy 93/42/EWG;
- d) wyroby medyczne używane do diagnozy *in vitro*, w rozumieniu art. 1 ust. 2 lit. b) dyrektywy 98/79/WE;
- e) weterynaryjne produkty lecznicze w rozumieniu art. 1 ust. 2 dyrektywy 2001/82/WE;
- f) produkty lecznicze w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 2001/83/WE.

##### Artykuł 34

#### **Wytwarzanie**

1. Przywóz, gromadzenie i przemieszczanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych przeznaczonych do przedsiębiorstw lub zakładów w celu wytworzenia produktów pochodnych, o których mowa w art. 33, oraz wytwarzanie tych produktów pochodnych wykonuje się zgodnie z przepisami wspólnotowymi, o których mowa w tym artykule.

Niezużyty materiał z takich przedsiębiorstw lub zakładów jest usuwany zgodnie z tymi przepisami.

2. Jednak niniejsze rozporządzenie stosuje się w przypadku, gdy prawodawstwo wspólnotowe, o którym mowa w art. 33, nie przewiduje warunków kontroli potencjalnego zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, zgodnie z celami niniejszego rozporządzenia.

### Sekcja 4

#### **Inne produkty pochodne**

##### Artykuł 35

#### **Wprowadzanie do obrotu karmy dla zwierząt domowych**

Podmioty mogą wprowadzać do obrotu karmę dla zwierząt domowych, pod warunkiem że:

- a) produkty te pochodzą:
  - (i) z materiału kategorii 3 innego niż materiał, o którym mowa w art. 10 lit. n), o) i p);
  - (ii) w przypadku importowanej karmy dla zwierząt domowych lub karmy dla zwierząt domowych wyprodukowanej z materiałów pochodzących z przywozu, z materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. c), na warunkach określonych zgodnie z art. 40 ust. 1 lit. a); lub
  - (iii) w przypadku surowej karmy dla zwierząt domowych, z materiału, o którym mowa w art. 10 lit. a) oraz lit. b) pkt (i) i (ii); oraz
- b) zapewniają kontrolę zagrożeń dla zdrowia ludzi i zwierząt dzięki bezpiecznej obróbce zgodnie z art. 38, w przypadku gdy bezpieczne zaopatrzenie zgodnie z art. 37 nie zapewnia dostatecznej kontroli.

##### Artykuł 36

#### **Wprowadzanie do obrotu innych produktów pochodnych**

Podmioty mogą wprowadzać do obrotu produkty pochodne, inne niż produkty, o których mowa w art. 31, 32, 33 i 35, pod warunkiem że:

- a) produkty te
  - (i) nie są przeznaczone do skarmiania zwierząt gospodarskich ani do stosowania w glebie, z której pochodzi materiał do skarmiania tych zwierząt; lub
  - (ii) są przeznaczone do skarmiania zwierząt futerkowych; oraz
- b) zapewniają one kontrolę zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt poprzez:
  - (i) bezpieczeństwo zaopatrzenia, zgodnie z art. 37;
  - (ii) bezpieczną obróbkę, zgodnie z art. 38, jeśli bezpieczne zaopatrzenie nie zapewnia wystarczającej kontroli; lub
  - (iii) sprawdzenie, czy produkty są używane wyłącznie w bezpiecznych zastosowaniach, zgodnie z art. 39, jeśli bezpieczna obróbka nie zapewnia wystarczającej kontroli.

## Artykuł 37

**Bezpieczne zaopatrzenie**

1. Bezpieczne zaopatrzenie obejmuje stosowanie materiału:
  - a) który nie stwarza niedopuszczalnego zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt;
  - b) który został zebrany i przewieziony z miejsca zbiórki do przedsiębiorstwa produkcyjnego lub zakładu w warunkach, które wykluczają zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt; lub
  - c) który został przywieziony do Wspólnoty i przewieziony z miejsca punktu pierwszej zbiórki do przedsiębiorstwa produkcyjnego lub zakładu lub przedsiębiorstwa w warunkach, które wykluczają zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt.
2. Do celów bezpiecznego zaopatrzenia podmioty dostarczają dokumentację wymogów zawartych w ust. 1, w tym, w razie konieczności, potwierdzenie bezpieczeństwa środków ochrony biologicznej wprowadzonych w celu wykluczenia ryzyka stwarzanego dla zdrowia ludzi i zwierząt przez materiał początkowy.

Taka dokumentacja jest udostępniana właściwemu organowi na jego wniosek.

W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. c), wysyłce towarzyszy świadectwo zdrowia odpowiadające wzorowi przyjętemu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3.

## Artykuł 38

**Bezpieczna obróbka**

Bezpieczna obróbka obejmuje zastosowanie procesu produkcyjnego do stosowanego materiału, który minimalizuje dopuszczalny poziom zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt stwarzanego przez ten materiał lub przez inne substancje powstające w procesie produkcyjnym.

Należy zapewnić, aby produkty pochodne nie stwarzały niedopuszczalnego zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, zwłaszcza poprzez testowanie produktu końcowego.

## Artykuł 39

**Bezpieczne zastosowania końcowe**

Bezpieczne zastosowania końcowe obejmują zastosowanie produktów pochodnych:

- a) w warunkach, które nie stwarzają niedopuszczalnego zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt; lub
- b) które może stwarzać zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, w szczególnych celach, pod warunkiem że takie zastosowanie jest uzasadnione celami określonymi w przepisach wspólnotowych, zwłaszcza w przepisach dotyczących ochrony zdrowia ludzi i zwierząt.

## Artykuł 40

**Środki wykonawcze**

Można przyjąć środki wykonawcze do niniejszej sekcji odnośnie do następujących warunków:

- a) warunków wprowadzania do obrotu karmy dla zwierząt domowych pochodzącej z przywozu lub karmy dla zwierząt domowych wyprodukowanej z materiałów z przywozu, z materiału kategorii 1, o którym mowa w art. 8 lit. c);
- b) warunków bezpiecznego zaopatrzenia i przewozu materiału, które wykluczają zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt;
- c) dokumentacji, o której mowa w art. 37 ust. 2 akapit pierwszy;
- d) parametrów procesu produkcyjnego, o którym mowa w art. 38 akapit pierwszy, zwłaszcza jeśli chodzi o stosowanie fizycznej lub chemicznej obróbki do stosowanego materiału;
- e) wymogów badawczych mających zastosowanie do produktu końcowego; oraz
- f) warunków bezpiecznego stosowania produktów pochodnych, które stwarzają zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmują się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

## ROZDZIAŁ III

**Przywóz, tranzyt i wywóz**

## Artykuł 41

**Przywóz i tranzyt**

1. Produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego i produkty pochodne są przywożone do Wspólnoty lub przewożone tranzytem przez Wspólnotę zgodnie z:
  - a) odpowiednimi wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do niego dla danego produktu ubocznego pochodzenia zwierzęcego lub produktu pochodnego, które są przynajmniej tak samo restrykcyjne jak te stosowane do produkcji i wprowadzania do obrotu takich produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych wewnątrz Wspólnoty;
  - b) warunkami uznanymi za przynajmniej równoważne wymogom stosowanym do produkcji i wprowadzania do obrotu takich produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych na podstawie przepisów wspólnotowych; lub
  - c) w przypadku produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, o których mowa w art. 33, 35 i 36, zgodnie z wymogami określonymi w tych artykułach.

Środki, o których mowa w lit. b) akapit pierwszy, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, przywóz i tranzyt:
  - a) materiału szczególnego ryzyka ma miejsce jedynie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 999/2001;
  - b) produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych zmieszanych z jakimkolwiek odpadem uznanym za niebezpieczny w decyzji 2000/532/WE lub zanieczyszczone nim, odbywa się zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 1013/2006;
  - c) materiału kategorii 1, kategorii 2 i ich produktów pochodnych, które nie są przeznaczone do wytwarzania produktów pochodnych, o których mowa w art. 33, 35 i 36, odbywa się pod warunkiem, że reguły ich przywozu zostały przyjęte zgodnie z art. 42 ust. 2 lit. a);
  - d) produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych przeznaczonych do celów, o których mowa w art. 17 ust. 1, odbywa się zgodnie z krajowymi przepisami zapewniającymi kontrolę zagrożenia dla zdrowia ludzi i zwierząt, do czasu przyjęcia zharmonizowanych warunków, o których mowa w art. 17 ust. 2.
3. W przypadku przywozu i tranzytu materiału kategorii 3 i jego produktów pochodnych należy określić odpowiednie wymogi, zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. a).

Wymogi te mogą stanowić, że:

- a) wysyłki muszą pochodzić z kraju trzeciego lub części kraju trzeciego wymienionego zgodnie z ust. 4;
- b) wysyłki muszą pochodzić z przedsiębiorstw lub zakładów zatwierdzonych lub zarejestrowanych przez właściwy organ kraju trzeciego pochodzenia i wymienionych przez władze do tego celu; oraz
- c) wysyłkom musi towarzyszyć w punkcie wejścia do Wspólnoty dokumentacja, taka jak dokument handlowy lub świadectwo zdrowia i, w stosownym przypadku, deklaracja, które odpowiadają wzorowi ustanowionemu zgodnie z art. 42 ust. 2 akapit pierwszy lit. d).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

Do czasu przyjęcia wymogów, o których mowa w lit. a) i c) akapitu drugiego, państwa członkowskie określają te wymogi w środkach krajowych.

4. Wykazy krajów trzecich lub części krajów trzecich, z których produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne mogą być przywożone do Wspólnoty lub przewożone w tranzycie przez jej terytorium, są sporządzane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3, z uwzględnieniem przede wszystkim:

- a) ustawodawstwa kraju trzeciego;
- b) organizacji właściwego organu i jego służb inspekcyjnych w kraju trzecim, kompetencji tych służb, nadzoru, jakiemu podlegają, oraz ich uprawnień umożliwiających skuteczne monitorowanie stosowania ustawodawstwa;
- c) rzeczywistych warunków dotyczących zdrowia stosowanych podczas produkcji, wytwarzania, przechowywania, wysyłki produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych na wywóz do Wspólnoty i obchodzenia się z nimi;
- d) gwarancji, jakie może zaoferować kraj trzeci, dotyczących zgodności z odpowiednimi warunkami dotyczącymi zdrowia;
- e) doświadczenia z wprowadzania do obrotu produktu pochodzącego z kraju trzeciego oraz wyników przeprowadzonych kontroli przywozu;
- f) wyników inspekcji wspólnotowych w kraju trzecim;
- g) stanu zdrowia zwierząt, innych zwierząt domowych i zwierząt dzikich w kraju trzecim, ze szczególnym uwzględnieniem egzotycznych chorób zwierząt oraz wszelkich aspektów ogólnej sytuacji zdrowotnej kraju, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt we Wspólnocie;
- h) regularności i szybkości, z jaką kraj trzeci dostarcza informacji o istnieniu chorób zakaźnych zwierząt na jego terytorium, zwłaszcza chorób wymienionych w Kodeksie zdrowia zwierząt lądowych i w Kodeksie zdrowia zwierząt wodnych Światowej Organizacji Zdrowia Zwierząt;
- i) uregulowań dotyczących zapobiegania zakaźnym chorobom zwierząt i ich zwalczania, będących w mocy w kraju trzecim i stosowania tych uregulowań, w tym zasad przywozu z innych krajów trzecich.

Wykaz przedsiębiorstw i zakładów, o których mowa w ust. 3 akapit drugi lit. b), jest aktualizowany i przekazywany Komisji i państwom członkowskim oraz podawany do wiadomości publicznej.

#### Artykuł 42

#### Środki wykonawcze

1. Środki wykonawcze do art. 41, które mogą wyłączać produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne wyprodukowane w niektórych przedsiębiorstwach lub zakładach z przywozu lub z tranzytu w celu ochrony zdrowia ludzi i zwierząt, należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3.

2. Inne środki wykonawcze do art. 41 należy określić w odniesieniu do następujących warunków:

- a) warunków przywozu i tranzytu materiałów kategorii 1 i kategorii 2 oraz ich produktów pochodnych;
- b) ograniczeń odnośnie do zdrowia ludzi lub zwierząt mających zastosowanie do przywożonego materiału kategorii 3 lub jego produktów pochodnych, które mogą być ustanowione w odniesieniu do wykazów wspólnotowych krajów trzecich lub części krajów trzecich, sporządzonych zgodnie z art. 41 ust. 4, lub do innych celów dotyczących zdrowia ludzi i zwierząt;
- c) warunków wytwarzania produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych w przedsiębiorstwach lub zakładach w krajach trzecich; warunki takie mogą obejmować zasady kontroli takich przedsiębiorstw lub zakładów przez zainteresowany właściwy organ i mogą zwolnić niektóre rodzaje przedsiębiorstw lub zakładów zajmujących się produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego lub produktami pochodnymi od zatwierdzenia lub rejestracji, o której mowa w art. 41 ust. 3 akapit drugi lit. b); oraz
- d) wzorów świadectw zdrowia, dokumentów handlowych i deklaracji, które mają towarzyszyć wysyłkom, określających warunki, na jakich można stwierdzić, że dane produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne zostały zebrane lub wytworzone zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

#### Artykuł 43

##### Wywóz

1. Zabrania się wywozu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych przeznaczonych do spalania lub na składowisko odpadów.
2. Zabrania się wywozu produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych, przeznaczonych do wykorzystania w przedsiębiorstwie biogazu lub w kompostowni do krajów trzecich, które nie są członkami OECD.
3. Materiał kategorii 1, kategorii 2 i ich produkty pochodne wywozi się jedynie w celach innych niż te, o których mowa w ust. 1 i 2, pod warunkiem że określone zostały zasady ich wywozu.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

4. Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 178/2002, dotyczący żywności i paszy wywożonej ze Wspólnoty, stosuje się, odpowiednio, do wywozu materiału kategorii 3 lub jego produktów pochodnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

5. W drodze odstępstwa od ust. 3 i 4, wywóz:

- a) materiału szczególnego ryzyka ma miejsce jedynie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 999/2001;
- b) produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych zmieszanych z jakimkolwiek odpadem uznany za niebezpieczny w decyzji 2000/532/WE lub zanieczyszczony nim, odbywa się zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 1013/2006.

#### TYTUŁ III

### KONTROLE URZĘDOWE I PRZEPISY KOŃCOWE

#### ROZDZIAŁ I

#### Kontrole urzędowe

#### Artykuł 44

##### Procedura zatwierdzenia

1. Właściwy organ zatwierdza przedsiębiorstwa lub zakłady jedynie wówczas, gdy z inspekcji przeprowadzonych w takich zakładach lub przedsiębiorstwach przed rozpoczęciem przez nie działalności wynika, iż spełniają one wszystkie wymogi określone zgodnie z art. 27.

2. Właściwy organ może udzielić warunkowego zatwierdzenia, gdy po inspekcji w tych obiektach stwierdzi, że przedsiębiorstwo lub zakład spełniają wszystkie wymogi w zakresie infrastruktury i wyposażenia w celu zapewnienia stosowania procedur operacyjnych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Organ ten udziela ostatecznego zatwierdzenia jedynie wówczas, gdy z kolejnej inspekcji przeprowadzonej w danym zakładzie lub przedsiębiorstwie w ciągu trzech miesięcy od dnia udzielenia zatwierdzenia warunkowego wynika, iż zakład ten lub przedsiębiorstwo spełniają pozostałe wymogi, o których mowa w ust. 1. Jeżeli dany zakład lub przedsiębiorstwo poczyniły wyraźne postępy, lecz nadal nie spełniają wszystkich tych wymogów, właściwy organ może przedłużyć okres obowiązywania zatwierdzenia warunkowego. Łączny okres obowiązywania zatwierdzenia warunkowego nie może jednak przekroczyć sześciu miesięcy.

3. Podmioty zapewniają, aby przedsiębiorstwo lub zakład zaprzestały działalności w przypadku, gdy właściwy organ wycofa swoje zatwierdzenie lub, jeżeli zostało wydane zatwierdzenie warunkowe, nie przedłuży go lub nie udzieli pełnego zatwierdzenia.

#### Artykuł 45

##### Kontrole urzędowe

1. Bez uszczerbku dla art. 5, właściwy organ przeprowadza w regularnych odstępach czasu urzędowe kontrole i nadzór nad obchodzeniem się z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego i produktami pochodnymi objętymi zakresem obowiązywania niniejszego rozporządzenia.

2. Artykuły 41 i 42 rozporządzenia (WE) nr 882/2004 stosuje się, odpowiednio, do kontroli urzędowych przeprowadzanych, aby sprawdzić zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia.

3. Przy przeprowadzaniu urzędowych kontroli właściwy organ może wziąć pod uwagę przestrzeganie zasad określonych w podręcznikach dobrych praktyk.

4. Można ustanowić szczegółowe uregulowania dotyczące wykonania niniejszego artykułu, obejmujące zasady dotyczące metod referencyjnych dla analiz mikrobiologicznych.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

#### Artykuł 46

##### Zawieszenie, wycofanie i zakaz wykonywania czynności

1. Jeżeli w wyniku kontroli urzędowych i nadzoru przeprowadzanych przez właściwy organ zostanie ujawnione, że nie jest spełnione przynajmniej jedno wymaganie niniejszego rozporządzenia, właściwy organ podejmuje odpowiednie działanie.

Właściwy organ w szczególności, w zależności od charakteru i wagi nieprawidłowości oraz od ewentualnego ryzyka dla zdrowia ludzi i zwierząt:

- a) zawiesza zatwierdzenie przedsiębiorstwa lub zakładów, zatwierdzonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli:
  - (i) warunki niezbędne do zatwierdzenia lub wykonywania czynności przedsiębiorstwa lub zakładu nie są spełnione;
  - (ii) można oczekiwać od podmiotu zaradzenia stwierdzonym problemom w rozsądnym czasie; oraz
  - (iii) potencjalne zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt nie wymaga podjęcia działań zgodnie z lit. b);
- b) wycofuje zatwierdzenie przedsiębiorstw lub zakładów, zatwierdzonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli:
  - (i) warunki niezbędne do zatwierdzenia lub wykonywania czynności przedsiębiorstwa lub zakładu nie są spełnione; oraz
  - (ii) nie można oczekiwać od podmiotu zaradzenia stwierdzonym problemom w rozsądnym czasie:
    - z powodów związanych z infrastrukturą przedsiębiorstwa lub zakładu,
    - z powodów związanych z możliwościami podmiotu lub pracowników znajdujących się pod jego nadzorem, lub
    - z powodu istnienia poważnego ryzyka dla zdrowia ludzi i zwierząt, wymagającego znacznego dostosowania działania przedsiębiorstwa lub zakładu, przed złożeniem przez podmiot wniosku o ponowne zatwierdzenie;
- c) nakłada specjalne obowiązki na przedsiębiorstwa lub zakłady w celu usunięcia istniejących nieprawidłowości.

2. Właściwy organ zakazuje, w zależności od charakteru i wagi nieprawidłowości oraz od ewentualnego ryzyka dla zdrowia ludzi i zwierząt, tymczasowo lub na stałe, wykonywania czynności odpowiednio na podstawie niniejszego rozporządzenia podmiotom, o których mowa w art. 23 ust. 1 i 3 oraz w art. 24 ust. 1, na temat których zostały dostarczone informacje wskazujące:

- a) że nie spełniono wymogów przepisów wspólnotowych; oraz
- b) że istnieje potencjalne zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt spowodowane takimi czynnościami.

#### Artykuł 47

##### Wykazy

1. Każde państwo członkowskie sporządza własny wykaz przedsiębiorstw, zakładów i podmiotów, które zostały zatwierdzone lub zarejestrowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem na ich terytorium.

Przyznaje ono numer urzędowy każdemu z zatwierdzonych lub zarejestrowanych przedsiębiorstw, lub podmiotowi, który identyfikuje przedsiębiorstwo, zakład lub podmiot, zgodnie z charakterem jego działalności.

Państwa członkowskie wskazują, w stosownych przypadkach, numer urzędowy, który został przyznany przedsiębiorstwu, lub podmiotowi na mocy innych przepisów wspólnotowych.

Państwa członkowskie sporządzają wykaz zatwierdzonych lub zarejestrowanych przedsiębiorstw i podmiotów, który udostępniają Komisji i pozostałym państwom członkowskim.

Państwa członkowskie uaktualniają wykazy zatwierdzonych lub zarejestrowanych przedsiębiorstw i podmiotów oraz udostępniają je pozostałym państwom członkowskim i podają do publicznej wiadomości.

2. Środki wykonawcze do niniejszego artykułu mogą być ustanowione zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3, zwłaszcza jeśli chodzi o:

- a) format wykazów, o którym mowa w ust. 1; oraz
- b) procedurę udostępniania wykazów, o której mowa w ust. 1.

#### Artykuł 48

##### Kontrole wysyłek do innych państw członkowskich

1. Jeśli podmiot ma zamiar wysłać materiał kategorii 1, kategorii 2 oraz mączkę mięsno-kostną lub tłuszcz zwierzęcy pochodzący z materiałów kategorii 1 i kategorii 2 do innego państwa członkowskiego, informuje o tym właściwy organ państwa członkowskiego pochodzenia oraz właściwy organ państwa członkowskiego przeznaczenia.

Właściwy organ państwa członkowskiego przeznaczenia podejmuje po złożeniu wniosku przez dany podmiot, w określonym terminie decyzję:

- a) o odmowie przyjęcia wysyłki;
- b) o bezwarunkowym przyjęciu wysyłki; lub



- c) o przyjęciu wysyłki pod następującymi warunkami:
- (i) jeśli produkty pochodne nie przeszły sterylizacji ciśnieniowej, muszą jej zostać poddane; lub
  - (ii) produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne muszą spełniać warunki dotyczące wysyłek, które są uzasadnione ochroną zdrowia ludzi i zwierząt, aby zapewnić zgodne z niniejszym rozporządzeniem traktowanie produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego i produktów pochodnych.

2. Wzory składanych przez podmioty wniosków, o których mowa w ust. 1, mogą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3.

3. Właściwy organ państwa członkowskiego pochodzenia informuje właściwy organ państwa członkowskiego przeznaczenia za pomocą systemu Traces, zgodnie z decyzją 2004/292/WE, o każdej wysyłce do państw członkowskich przeznaczenia:

- a) produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, o których mowa w ust. 1;
- b) przetworzonego białka zwierzęcego pochodzącego z materiału kategorii 3.

Właściwy organ państwa członkowskiego przeznaczenia, poinformowany o wysyłce, informuje przez system Traces właściwy organ państwa członkowskiego pochodzenia o jej dostarczeniu.

4. Materiały kategorii 1 i 2, mączka mięsno-kostna oraz tłuszcz zwierzęcy, o których mowa w ust. 1, są przewożone bezpośrednio do przedsiębiorstwa lub zakładu przeznaczenia, który musi być zarejestrowany lub zatwierdzony zgodnie z art. 23, 24 i 44 lub, w przypadku obornika, do gospodarstwa przeznaczenia.

5. Jeśli produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne wysyłane są do innych państw członkowskich przez terytorium kraju trzeciego, są one wysyłane przesyłką, która została zapieczętowana w państwie członkowskim pochodzenia oraz której towarzyszy świadectwo zdrowia.

Zapieczętowane wysyłki powracają na teren Wspólnoty jedynie przez graniczny punkt kontroli, zgodnie z art. 6 dyrektywy 89/662/EWG.

6. W drodze odstępstwa od ust. 1–5, przedmiotowe produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne, które zostały wymieszane z jakimkolwiek odpadem uznany za niebezpieczny w decyzji 2000/532/WE lub zanieczyszczone nim, są wysyłane do innych państw członkowskich jedynie na warunkach spełniających wymogi rozporządzenia (WE) nr 1013/2006.

7. Można przyjąć środki wykonawcze do niniejszego artykułu odnośnie do następujących przypadków:

- a) określonego terminu na wydanie decyzji właściwego organu, o której mowa w ust. 1;
- b) dodatkowych warunków wysyłki produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego lub produktów pochodnych, o których mowa w ust. 4;

c) wzorów świadectw zdrowia, które towarzyszą wysyłkom zgodnie z ust. 5; oraz

d) warunków, na których produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego lub produkty pochodne przeznaczone do wykorzystania do celów wystawienniczych, na działalność artystyczną, do celów diagnostycznych, edukacyjnych lub badawczych, mogą zostać wysłane do innego państwa członkowskiego, w drodze odstępstwa od postanowień ust. 1–5 tego artykułu.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

8. Środki wykonawcze do tego artykułu mogą określać warunki, na których, w drodze odstępstwa od ust. 1–4, właściwe organy mogą zezwolić na:

- a) wysyłanie obornika przewożonego między dwoma punktami położonymi na terenie tego samego gospodarstwa lub pomiędzy gospodarstwami położonymi w regionach granicznych sąsiadujących ze sobą państw członkowskich;
- b) wysłanie innych produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego pomiędzy przedsiębiorstwami lub zakładami położonymi w regionach granicznych sąsiadujących państw członkowskich; oraz
- c) przewóz martwego zwierzęcia domowego przeznaczonego do spalenia do zakładu lub przedsiębiorstwa położonych w regionie granicznym innego sąsiadującego państwa członkowskiego.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 52 ust. 4.

#### Artykuł 49

#### Kontrole wspólnotowe w państwach członkowskich

1. Eksperci z Komisji mogą przeprowadzać kontrole na miejscu, przy współpracy z właściwym organem państw członkowskich, w zakresie koniecznym do jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia.

Państwo członkowskie, na którego terytorium prowadzona jest kontrola, zapewnia ekspertom wszelką pomoc niezbędną do wykonywania ich obowiązków.

Komisja powiadamia właściwy organ o wynikach przeprowadzonych kontroli.

2. Środki wykonawcze do niniejszego artykułu przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 52 ust. 3, zwłaszcza jeśli chodzi o procedurę współpracy z organami krajowymi.

## Artykuł 50

**Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 882/2004 do celów niektórych kontroli**

1. Artykuł 46 rozporządzenia (WE) nr 882/2004 stosuje się, odpowiednio, do kontroli wspólnotowych w krajach trzecich, przeprowadzanych, aby sprawdzić zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia.
2. Artykuł 50 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 882/2004 stosuje się, odpowiednio, do okresowego wprowadzenia wymogów art. 41 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.
3. Artykuł 52 rozporządzenia (WE) nr 882/2004 stosuje się, odpowiednio, do kontroli wspólnotowych w państwach członkowskich, związanych z działaniami w ramach niniejszego rozporządzenia.

## ROZDZIAŁ II

**Przepisy końcowe**

## Artykuł 51

**Przepisy krajowe**

Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst przepisów krajowych, które przyjmują w zakresie swoich kompetencji, dotyczących bezpośrednio właściwego wykonania niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 52

**Procedura komitetowa**

1. Komisja korzysta z pomocy Stałego Komitetu ds. Łączucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt powołanego do życia art. 58 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 178/2002.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący  
J. BUZEK

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. MALMSTRÖM

5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz ust. 5 lit. b) i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Terminy określone w art. 5a ust. 3 lit. c), ust. 4 lit. b) oraz ust. 4 lit. e) decyzji 1999/468/WE wynoszą odpowiednio dwa miesiące, jeden miesiąc i dwa miesiące.

6. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

## Artykuł 53

**Sankcje**

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie środki niezbędne w celu zapewnienia ich zastosowania. Przewidziane sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o tych przepisach nie później niż dnia 4 czerwca 2011 r. i bezzwłocznie przekazują informacje o wszelkich późniejszych zmianach ich dotyczących.

## Artykuł 54

**Uchylenie**

Rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 traci moc ze skutkiem od dnia 4 marca 2011 r.

Odesłania do rozporządzenia (WE) nr 1774/2002 interpretuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 55

**Środek przejściowy**

Przedsiębiorstwa, zakłady oraz użytkownicy zatwierdzone (zatwierdzeni) lub zarejestrowane (zarejestrowani) zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1774/2002 przed dniem 4 marca 2011 r. są uznane (uznani), zależnie od wymogów, za zatwierdzone(-ych) lub zarejestrowane(-ych) zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

## Artykuł 56

**Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 marca 2011 r.

## ZAŁĄCZNIK

## TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 1774/2002	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1 i 2
art. 2	art. 3
art. 3 ust. 1	art. 4 ust. 1 i 2
art. 3 ust. 2	art. 41 ust. 3 akapit czwarty
art. 3 ust. 3	art. 4 ust. 3, 4 i 5
art. 4 ust. 1	art. 8
art. 4 ust. 2	art. 12, 15 i 16
art. 4 ust. 3	art. 24 lit. h), i) i j)
art. 4 ust. 4	art. 41 ust. 2 lit. c), art. 43 ust. 3 i ust. 5 lit. a)
art. 5 ust. 1	art. 9
art. 5 ust. 2	art. 13, 15 i 16
art. 5 ust. 3	art. 24 lit. h), i) i j)
art. 5 ust. 4	art. 41 ust. 2 lit. c), art. 43 ust. 3
art. 6 ust. 1	art. 10
art. 6 ust. 2	art. 14, 15 i 16
art. 6 ust. 3	art. 24 lit. h), i) i j)
art. 7	art. 21
art. 8	art. 48
art. 9	art. 22
art. 10–15, 17 i 18	art. 23, 24, 27 i 44
art. 16	art. 6
art. 19	art. 31
art. 20 ust. 1	art. 35 i 36
art. 20 ust. 2	art. 32
art. 20 ust. 3	art. 36
art. 21	—
art. 22	art. 11
art. 23	art. 17 i 18
art. 24	art. 19
art. 25	art. 28 i 29
art. 26	art. 45, 46 i 47
art. 27	art. 49
art. 28	art. 35 lit. a) ppkt (ii) i art. 41 ust. 1
art. 29	art. 41 i 42
art. 30	art. 41 ust. 1 lit. b)
art. 31	art. 50 ust. 1
art. 32	—
art. 33	art. 52
art. 34	—
art. 35	art. 15 ust. 2 i art. 51
art. 36	—
art. 37	art. 54
art. 38	art. 56

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1070/2009****z dnia 21 października 2009 r.****zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne, regularne i zrównoważone wykonywanie usług transportu lotniczego, optymalizację przepustowości i ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.
- (2) Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę pierwszego pakietu przepisów w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, to jest rozporządzenia (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(4)</sup>, rozporządzenia (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewnienia służb) <sup>(5)</sup>, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) <sup>(6)</sup> oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) <sup>(7)</sup>, ustanowiło trwałe podstawy prawne dla utworzenia jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM).
- (3) W listopadzie 2006 r., w reakcji na postulaty uproszczenia i zwiększenia skuteczności ram prawnych dotyczących

lotnictwa w Europie, wysuwane przez środowiska reprezentujące przemysł, państwa członkowskie i inne zainteresowane podmioty, utworzono grupę wysokiego szczebla ds. przyszłości ram prawnych lotnictwa europejskiego („grupa wysokiego szczebla”). W lipcu 2007 r. grupa wysokiego szczebla, złożona z przedstawicieli większości zainteresowanych środowisk, przedłożyła sprawozdanie zawierające zbiór zaleceń dotyczących sposobu poprawienia skuteczności działania i zarządzania w systemie lotnictwa europejskiego. Grupa wysokiego szczebla zaleciła, aby sprawom dotyczącym środowiska nadać taką samą wagę, jak sprawom bezpieczeństwa i efektywności w systemie lotnictwa, oraz podkreśliła znaczenie współpracy przedstawicieli przemysłu i organów regulacyjnych w celu zagwarantowania, że ATM przyczyni się w jak największym stopniu do zrównoważonego rozwoju.

- (4) Na posiedzeniu w dniu 7 kwietnia 2008 r. Rada zwróciła się do Komisji o opracowanie, zgodnie z zaleceniami grupy wysokiego szczebla, jednolitego podejścia systemowego zgodnego z koncepcją „gate-to-gate” w celu zwiększenia bezpieczeństwa, usprawnienia ATM i zwiększenia efektywności kosztowej.
- (5) W celu zakończenia procesu tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej niezbędne jest przyjęcie dodatkowych środków na poziomie Wspólnoty, w szczególności w celu poprawy funkcjonowania europejskiego systemu lotnictwa w kluczowych obszarach, takich jak środowisko, przepustowość oraz efektywność kosztowa, przy uwzględnieniu nadrzędnych celów dotyczących bezpieczeństwa. Należy również dostosować przepisy dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej do postępu technicznego.
- (6) W rozporządzeniu Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) <sup>(8)</sup> wezwano do opracowania i wdrożenia centralnego planu ATM. Wdrożenie centralnego planu ATM wymaga opracowania środków prawnych wspierających rozwój, wprowadzenie oraz finansowanie nowych koncepcji i technologii. W jego wyniku powinien powstać system składający się z elementów w pełni zharmonizowanych i interoperacyjnych, gwarantujących wysoką skuteczność funkcjonowania transportu lotniczego w Europie. Harmonogram wprowadzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej powinien uwzględnić okres przewidziany na przygotowanie i wdrożenie faz opracowywania i rozmieszczania programu SESAR, jako części jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Powinno się ściśle koordynować oba procesy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 182 z 4.8.2009, s. 50.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 120 z 28.5.2009, s. 52.<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 7 września 2009 r.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.<sup>(6)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.<sup>(7)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.<sup>(8)</sup> Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

- (7) Pojęcie wspólnych projektów, mających na celu wsparcie użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawienia infrastruktury wspólnej dla żeglugi powietrznej, zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz wykorzystania przestrzeni powietrznej, a w szczególności elementów niezbędnych do wdrożenia centralnego planu ATM, nie powinno stać na przeszkodzie realizacji wcześniejszych projektów o podobnych celach, przyjętych przez jedno lub kilka państw członkowskich. Przepisy dotyczące finansowania realizacji wspólnych projektów nie powinny mieć wpływu na sposób ich przygotowania. Komisja może zaproponować, aby zastosować finansowanie, takie jak finansowanie w ramach sieci transeuropejskiej lub finansowanie przez Europejski Bank Inwestycyjny w celu wsparcia wspólnych projektów, w szczególności, aby przyspieszyć wdrożenie programu SESAR w obrębie wieloletnich ram finansowych. Bez uszczerbku dla dostępu do takiego finansowania, państwa członkowskie powinny mieć prawo decydować, na co przeznaczą przychody ze sprzedaży w drodze licytacji przydziałów w ramach systemu handlu emisjami dla sektora lotnictwa, i w związku z tym rozważyć, czy część tych przychodów można przeznaczyć na finansowanie wspólnych projektów na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (8) W szczególności przy wdrażaniu wspólnych projektów należy zadbać, między innymi za pomocą kompleksowego i przejrzystego systemu rachunkowego, aby użytkownicy przestrzeni powietrznej nie ponosili nadmiernie wysokich opłat. Wspólne projekty należy realizować z korzyścią dla wszystkich zainteresowanych stron, zapewniając im równe traktowanie.
- (9) W celu zapewnienia stałego i właściwego nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie państwowym władzom nadzorującym należy zapewnić wystarczającą niezależność i zasoby. Niezależność ta nie powinna uniemożliwiać wymienionym władzom wykonywania ich zadań w obrębie ram administracyjnych.
- (10) Państwowe władze nadzorujące odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i w związku z tym Komisja powinna ułatwić współpracę między nimi, w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany najlepszych praktyk i opracowania wspólnego podejścia. Współpracę taką należy prowadzić regularnie.
- (11) Należy usprawnić proces informowania partnerów społecznych oraz konsultować z nimi wszelkie środki o znaczących skutkach społecznych. Na szczeblu wspólnotowym należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE<sup>(1)</sup>.
- (12) W celu uzyskania poprawy funkcjonowania ATM i służb żeglugi powietrznej (ANS) konieczne jest ustanowienie ram w zakresie zdefiniowania, wdrożenia i egzekwowania wiążących parametrów docelowych w kluczowych obszarach funkcjonowania, zgodnie z polityką Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Nieodzownym elementem takich ram powinien być właściwy mechanizm sprawozdawczy, badania, oceny i udostępniania danych dotyczących skuteczności działania ATM i ANS wraz z odpowiednim systemem zachęt, który zmobilizuje do osiągnięcia założonych celów.
- (13) Opracowując plany krajowe i regionalne, państwowe władze nadzorujące powinny mieć możliwość uwzględniania specyficznych uwarunkowań krajowych lub regionalnych. Zatwierdzając lub przyjmując plany krajowe, państwa członkowskie powinny być uprawnione do wprowadzania stosownych modyfikacji.
- (14) Ustalając opłaty za służby żeglugi powietrznej, Komisja i państwa członkowskie powinny starać się korzystać ze wspólnych prognoz. Pewien stopień elastyczności należy dopuścić w przypadkach, w których ruch znacznie odbiega od prognoz, poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów ostrzegania.
- (15) Koszty ustalane przez państwa członkowskie na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, ponoszone wspólnie przez użytkowników przestrzeni powietrznej, powinny uwzględniać parametry docelowe skuteczności działania.
- (16) W odniesieniu do transgranicznego zapewniania służb państwa członkowskie powinny zapewnić, aby żaden krajowy system prawny nie uniemożliwiał wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego ze względu na fakt, że taka instytucja została ustanowiona w innym państwie członkowskim lub stanowi własność obywateli innego państwa członkowskiego.
- (17) Państwowe władze nadzorujące powinny podjąć odpowiednie środki w celu zagwarantowania wysokiego stopnia bezpieczeństwa, w tym również możliwości wydawania indywidualnych certyfikatów dla każdego rodzaju służby żeglugi powietrznej, dbając przy tym o efektywność kosztową i spójność oraz unikając powielania zadań.
- (18) Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej są głównymi elementami umożliwiającymi poprawienie współpracy pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, służącej zwiększeniu skuteczności działania i wykorzystania efektu synergii. Państwa członkowskie powinny ustanowić funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej w rozsądnym terminie. W związku z tym, a także w celu optymalizacji interfejsu dla funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zainteresowane państwa członkowskie powinny ze sobą współpracować, a w razie potrzeby podjąć również współpracę z państwami trzecimi.
- (19) Jeżeli państwa członkowskie ustanawiają funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, wówczas inne państwa członkowskie, Komisja oraz inne zainteresowane strony mają możliwość zgłoszenia swoich uwag w celu ułatwienia wymiany poglądów. Uwagi te, skierowane do zainteresowanych państw członkowskich, mogą mieć jedynie charakter doradczy.

(<sup>1</sup>) Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog pomiędzy partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27).

- (20) W przypadku wystąpienia trudności podczas negocjacji dotyczących ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej Komisja może wyznaczyć koordynatora systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej („koordynator”). Zadania koordynatora powinny wobec tego obejmować udzielanie pomocy w celu przezwyciężenia takich trudności bez ingerencji w kwestie dotyczące suwerenności danego państwa członkowskiego lub, w stosownym przypadku, suwerenności państw trzecich będących częścią tego samego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej. Koszty związane z działalnością koordynatora nie powinny obciążać budżetów państw członkowskich.
- (21) Sprawozdania Komisji Eurocontrolu ds. Oceny Skuteczności Działania oraz sprawozdanie końcowe grupy wysokiego szczebla potwierdzają, że sieć tras oraz struktura przestrzeni powietrznej nie mogą być rozwijane w izolacji, ponieważ każde państwo członkowskie stanowi integralny element europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN), zarówno na obszarze Wspólnoty, jak i poza nim. Należy zatem stopniowo zwiększać stopień integracji, jeśli chodzi o eksploatację przestrzeni powietrznej przez ogólny ruch lotniczy.
- (22) W związku z utworzeniem funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i ustanowieniem systemu skuteczności działania Komisja powinna określić niezbędne warunki wspólnotowe dotyczące utworzenia jednolitego europejskiego rejonu informacji powietrznej (SEFIR) i uwzględnić je, co ma się stać na wniosek państw członkowskich w ramach ICAO, zgodnie z ustalonymi procedurami tej organizacji oraz przy uwzględnieniu praw państw członkowskich, ich obowiązków i zakresów odpowiedzialności wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”). Obejmując przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich, SEFIR powinien ułatwić wspólne planowanie i integrację działań w celu przezwyciężenia wąskich gardeł w poszczególnych regionach. SEFIR powinien charakteryzować się niezbędnym stopniem elastyczności, aby uwzględnić specyficzne potrzeby, takie jak natężenie ruchu i stopień wymaganej złożoności.
- (23) Użytkownicy przestrzeni powietrznej napotykają zróżnicowane warunki dostępu oraz swobody poruszania w przestrzeni powietrznej Wspólnoty. Spowodowane jest to brakiem harmonizacji przepisów Wspólnoty w zakresie zasad ruchu lotniczego, a w szczególności brakiem jednolitej klasyfikacji przestrzeni powietrznej. W związku z tym Komisja powinna zharmonizować te przepisy w oparciu o normy ICAO.
- (24) Podczas projektowania i wdrażania EATMN należy uwzględnić bezpieczeństwo, zrównoważenie w zakresie środowiska, zwiększenie przepustowości i większą efektywność kosztową w całej sieci transportu lotniczego. Według sprawozdania Komisji Eurocontrolu ds. Oceny Skuteczności Działania, pt. „Ocena inicjatyw w zakresie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i ich wpływu na poprawę skuteczności działania” z dnia 31 października 2008 r., można to uzyskać poprzez skoordynowane zarządzanie siecią transportu lotniczego na szczeblu Wspólnoty.
- (25) Zgodnie z deklaracją państw członkowskich dotyczącą kwestii wojskowych związanych z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, dołączoną do rozporządzenia (WE) nr 549/2004, współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa powinna odgrywać zasadniczą rolę w procesie realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, aby w coraz większym stopniu w sposób elastyczny wykorzystywać przestrzeń powietrzną w celu osiągnięcia celów w zakresie skuteczności jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zwracając przy tym należyłą uwagę na skuteczność misji wojskowych.
- (26) Kluczowym elementem jest osiągnięcie wspólnej jednolitej struktury przestrzeni powietrznej pod względem tras, co pozwoli oprócz aktualną i przyszłą organizację przestrzeni powietrznej na wspólnych regułach, zapewni stopniowe wdrożenie centralnego planu ATM, zoptymalizuje wykorzystanie skromnych zasobów w celu uniknięcia zbędnych kosztów wyposażenia oraz pozwoli zaprojektować przestrzeń powietrzną i zarządzać nią zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami. W tym celu Komisja powinna być odpowiedzialna za przyjęcie niezbędnych przepisów i decyzji wykonawczych o prawnie wiążącym charakterze.
- (27) Do wykazu funkcji związanych z zarządzaniem siecią i z projektowaniem sieci należy wprowadzić zmiany, aby w miarę potrzeby uwzględnić przyszłe funkcje sieci określone w centralnym planie ATM. Komisja powinna przy tym w jak największym stopniu skorzystać z wiedzy Eurocontrolu.
- (28) Grupa wysokiego szczebla zaleciła utworzenie nowych lub rozszerzenie aktualnych funkcji w oparciu o istniejące podstawy oraz zwiększenie roli Eurocontrolu, ustanawiając Wspólnotę jedynym regulatorem i przestrzegając zasady rozdziału funkcji regulacyjnych od zapewniania służb. Zatem Komisja powinna powierzyć zreformowanemu Eurocontrolowi, w którym obowiązują nowe zasady zarządzania, wykonywanie zadań związanych z różnymi funkcjami, które nie obejmują przyjmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Eurocontrol powinien wykonywać te zadania w sposób bezstronny i efektywny kosztowo oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (29) Należy podjąć odpowiednie środki, aby poprawić skuteczność zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w celu wsparcia istniejących organów operacyjnych, w tym Centralnego Organu Zarządzania Przepływem Ruchu w ramach Eurocontrolu oraz zapewnienia efektywności operacji lotniczych. Ponadto w komunikacie Komisji w sprawie planu działania na rzecz poprawy przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie podkreślono potrzebę zapewnienia operacyjnej spójności pomiędzy planami lotów a przydziałem czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych. Ponadto Obserwatorium ds. Przepustowości w Portach Lotniczych Wspólnoty mogłoby wesprzeć dostarczanie państwom członkowskim obiektywnych informacji w celu dostosowania przepustowości portów lotniczych do przepustowości ATM, bez uszczerbku dla ich uprawnień w tym zakresie.

- (30) Dostarczanie nowoczesnej, pełnej, wiarygodnej i aktualnej informacji lotniczej ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo oraz ułatwianie dostępu i swobodę poruszania się wewnątrz przestrzeni powietrznej Wspólnoty. Zgodnie z centralnym planem ATM Wspólnota powinna podjąć kroki w kierunku zmodernizowania tego sektora we współpracy z Eurocontrol'em oraz umożliwienia użytkownikom dostępu do tych danych za pomocą wspólnego ogólnodostępnego punktu informacyjnego zapewniającego nowoczesne, zrozumiałe i oficjalne zintegrowane komunikaty.
- (31) W odniesieniu do portalu elektronicznego dotyczącego danych meteorologicznych, Komisja powinna wziąć pod uwagę różne źródła informacji, w tym jeżeli zajdzie taka potrzeba pochodzące od wyznaczonych instytucji zapewniających służby.
- (32) W celu uniknięcia niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i powtarzania procedur weryfikacyjnych, na potrzeby niniejszego rozporządzenia oraz tam, gdzie jest to właściwe w odniesieniu do systemów i ich części składowych, należy akceptować certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>(1)</sup>.
- (33) Certyfikatowi wydanemu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i wykorzystywanemu do zaprezentowania alternatywnych środków służących osiągnięciu zgodności z podstawowymi wymogami rozporządzenia (WE) nr 552/2004 powinny towarzyszyć dokumenty techniczne, jak wymaga tego wystawianie świadectw przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).
- (34) Niektóre wymogi rozporządzenia (WE) nr 552/2004 nie powinny mieć zastosowania do systemów, które wprowadzono do użytku przed dniem 20 października 2005 r. Państwowe władze nadzorujące oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny mieć swobodę uzgodnienia, na szczeblu krajowym, procedur i dokumentacji wymaganych do wykazania zgodności systemów ATM stosowanych przed dniem 20 października 2005 r. z podstawowymi wymogami rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Przepisy wykonawcze i specyfikacje wspólnotowe przyjmowane po przyjęciu niniejszego rozporządzenia powinny uwzględniać to uzgodnienie i nie powinny wprowadzać obowiązujących z mocą wsteczną wymogów w zakresie dokumentacji.
- (35) Grupa wysokiego szczebla w sprawozdaniu końcowym skierowanym do Komisji zaleciła, aby program SESAR dokładnie definiował procedury i systemy interoperacyjne oraz określał metody wymiany informacji w Europie oraz z resztą świata. Powinien on również uwzględniać opracowanie właściwych norm oraz wskazanie nowych przepisów wykonawczych lub specyfikacji Wspólnoty dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (36) Podczas przyjmowania środków wykonawczych, w tym standardów określonych przez Eurocontrol, Komisja powinna zapewnić, by środki te obejmowały wszelkie konieczne ulepszenia w stosunku do pierwotnych norm i aby w pełni uwzględniały potrzebę unikania podwójnych uregulowań.
- (37) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania ATM i służb żeglugi powietrznej w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym państwa członkowskie powinny rozważyć wprowadzenie zasad „just culture”.
- (38) Z myślą o proponowanym rozszerzeniu kompetencji EASA, tak by uwzględnić bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, należy zapewnić spójność pomiędzy rozporządzeniami (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz (WE) nr 216/2008.
- (39) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(2)</sup>. Środki te powinny zostać przyjęte w odpowiednich terminach celem sprostania terminom wyznaczonym w niniejszym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniach (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz (WE) nr 216/2008.
- (40) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do aktualizowania środków w związku z postępem technicznym lub operacyjnym, jak również do ustanawiania kryteriów podstawowych i procedur realizowania określonych funkcji zarządzania siecią. Ponieważ są to środki mające charakter ogólny i służą zmianie innych niż istotne elementów rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 poprzez uzupełnienie ich nowymi, innymi niż istotne, elementami, muszą być przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (41) Jeśli ze względu na pilny charakter nie można zastosować zwyczajnych terminów wynikających z procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, Komisja powinna mieć możliwość zastosowania procedury przyspieszonej, o której mowa w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE.
- (42) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. („deklaracja ministrów”) podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r., a jej całkowite przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.

(1) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

(2) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (43) Niniejsze rozporządzenie ma pełne zastosowanie do portu lotniczego na Gibraltarze w kontekście i na podstawie deklaracji ministrów. Bez uszczerbku dla tej właśnie deklaracji, zastosowanie przedmiotowego środka do portu lotniczego na Gibraltarze oraz wszystkie środki związane z jej wdrażaniem w pełni odpowiadają tej deklaracji i wszelkim ustaleniom w niej zawartym.
- (44) W rozporządzeniach (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 należy zatem wprowadzić odpowiednie zmiany,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

#### Cel i zakres stosowania

1. Inicjatywa jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma na celu poprawę istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawić ogólne funkcjonowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć dróg oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i kwestie techniczne, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Aby osiągnąć ten cel, w niniejszym rozporządzeniu ustanowiono jednolite ramy prawne dla utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia oraz środków, o których mowa w art. 3, nie narusza zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów państw członkowskich związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art. 13. Niniejsze rozporządzenie i środki, o których mowa w art. 3, nie mają zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego.

3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia oraz środków, o których mowa w art. 3, nie narusza praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (»konwencja chicagowska«). W tym kontekście dodatkowym celem niniejszego rozporządzenia w obszarach jego zastosowania jest udzielanie pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zagwarantowanie, że jej postanowienia zostaną należycie uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wydanych w celu jego wykonania.

4. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.”;

- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8. »użytkownicy przestrzeni powietrznej« oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego;”;

- b) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10. »zarządzanie ruchem lotniczym (ATM)« oznacza połączenie funkcji pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;”;

- c) dodaje się punkt w brzmieniu:

„13a) »centralny plan ATM« oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE (\*) zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (\*\*);

(\*) Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

(\*\*) Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.”;

- d) pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15. »certyfikat« oznacza dokument wydany przez państwową władzę nadzorującą w jakiegokolwiek formie zgodnej z prawem krajowym, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi dotyczące zapewniania określonej służby;”;

- e) skreśla się pkt 21;

- f) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22. »elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej« oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną stosowaną przez Konferencję Europejskiego Lotnictwa Cywilnego na podstawie »Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej« wydanego przez Eurocontrol;”;



g) dodaje się punkty w brzmieniu:

„23a) »służba informacji powietrznej« oznacza służbę zapewnianą w celu udzielenia wskazówek i informacji przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;

23b) »służba alarmowa« oznacza służbę zapewnianą w celu zawiadamiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organizacjami w razie potrzeby;”;

h) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25. »funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej« oznacza blok przestrzeni powietrznej bazujący na wymogach operacyjnych i ustanowiony niezależnie od granic państwowych, gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na osiągnięcie jak najlepszych wyników oraz zoptymalizowane w celu podjęcia w każdym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej ściślejszej współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – wprowadzenia zintegrowanej instytucji;”;

i) skreśla się pkt 37;

j) dodaje się punkt w brzmieniu:

„41. »służby transgraniczne« oznaczają każdą sytuację, w której służby żeglugi powietrznej zapewniane są w jednym państwie członkowskim przez instytucję zapewniającą służby certyfikowaną w innym państwie członkowskim.”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

#### **Państwowe władze nadzorujące**

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczają lub utworzą instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca w celu realizacji zadań przydzielonych takiej władzy na mocy niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3.

2. Państwowe władze nadzorujące są niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Ta niezależność osiągnięta jest przez odpowiednie rozdzielanie, co najmniej na poziomie funkcjonalnym, pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi i takimi instytucjami.

3. Państwowe władze nadzorujące sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto. Osiąga się to poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów zarządzania i kontroli, w tym w ramach administracji państwa członkowskiego. Nie uniemożliwia to jednak państwowym władzom nadzorującym wykonywania swoich zadań w ramach przepisów dotyczących organizacji krajowych władz lotnictwa cywilnego lub wszelkich innych organów publicznych.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby państwowe władze nadzorujące posiadały niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia.

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie państwowych władz nadzorujących i ich zmianach, jak również informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami ust. 2, 3 i 4.”;

4) art. 5 ust. 4 zastępuje się ustępami w brzmieniu:

„4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.

5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4, 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.”;

5) art. 6–11 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 6

#### **Organ konsultacyjny przemysłu**

Bez uszczerbku dla roli Komitetu oraz Eurocontrolu Komisja powołuje »organ konsultacyjny przemysłu«, do którego należą instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, stowarzyszenia użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy oraz przedstawiciele organizacji zawodowych. Zadaniem tego organu jest wyłącznie doradzanie Komisji w zakresie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Artykuł 7

#### **Stosunki z europejskimi państwami trzecimi**

Wspólnota i jej państwa członkowskie dążą do rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o państwa niebędące członkami Unii Europejskiej i wspierają takie rozszerzenie. W tym celu podejmują one działania w ramach porozumień zawartych z sąsiadującymi państwami trzecimi bądź w ramach porozumień w sprawie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3 na te państwa.

Artykuł 8

#### **Przepisy wykonawcze**

1. W celu opracowania przepisów wykonawczych Komisja może wydać zlecenia skierowane do Eurocontrolu lub, jeżeli zajdzie taka potrzeba, innego organu, określające zadania do realizacji i odnośny harmonogram, przy uwzględnieniu odpowiednich terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2.

2. Jeżeli Komisja zamierza wydać zlecenie na mocy ust. 1, stara się ona jak najlepiej zastosować obowiązujące ustalenia dotyczące zaangażowania i konsultacji wszystkich zainteresowanych stron, jeżeli ustalenia te są zgodne z praktykami Komisji w dziedzinie procedur przejrzystości i konsultacji oraz nie kolidują z jej obowiązkami instytucjonalnymi.

#### Artykuł 9

##### Sankcje

Sankcje, jakie państwa członkowskie ustanawiają na wypadek naruszeń niniejszego rozporządzenia i środków określonych w art. 3 w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

#### Artykuł 10

##### Konsultacja z interesariuszami

1. Państwa członkowskie, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych, we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

2. Komisja ustanawia zasady konsultacji na szczeblu wspólnotowym. W konsultacji uczestniczy Komitet Dialogu Sektorowego powołany na mocy decyzji 98/500/WE.

3. Konsultacja z interesariuszami obejmuje w szczególności opracowanie i wprowadzenie w EATMN nowych koncepcji oraz technologii.

Do interesariuszy zaliczyć można:

- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- operatorów lotnisk,
- zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej lub zainteresowane grupy reprezentujące użytkowników przestrzeni powietrznej,
- organy wojskowe,
- środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy, oraz
- przedstawicieli organizacji zawodowych.

#### Artykuł 11

##### System skuteczności działania

1. W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej tworzy się system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Obejmuje on:

- a) parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące na obszarze całej Wspólnoty i odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej;

- b) plany krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zawierające parametry docelowe skuteczności działania zgodne parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty; oraz

- c) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.

2. Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, Komisja może wyznaczyć Eurocontrol lub inny bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako »organ oceny skuteczności działania«. Rolą organu oceny skuteczności działania jest wspomaganie Komisji, we współpracy z państwowymi władzami nadzorującymi, oraz wspomaganie państwowych władz nadzorujących na ich wniosek przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1. Komisja zapewnia niezależność działania organu oceny skuteczności działania podczas wykonywania zadań powierzonych mu przez Komisję.

3. a) Komisja, po uwzględnieniu wkładu państwowych władz nadzorujących na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przyjmuje zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące dla całego obszaru Wspólnoty dla sieci zarządzania ruchem lotniczym.

- b) Plany krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, o których mowa w ust. 1 lit. b), są opracowywane przez państwowe władze nadzorujące i przyjmowane przez dane państwo(-a) członkowskie. Plany te zawierają wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez dane państwo(-a) członkowskie. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.

- c) Spójność celów krajowych lub celów na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty jest oceniana przez Komisję na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w ust. 6 lit. d).

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że jeden lub kilka celów krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia(-ją) kryteriów oceny, może ona postanowić, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2, o wydaniu zalecenia, aby zainteresowane państwowe władze nadzorujące zaproponowały zmienione parametry docelowe skuteczności działania. Zainteresowane państwo(-a) członkowskie przyjmuje(-ą) zmienione parametry docelowe skuteczności działania oraz odpowiednie środki i podaje(-a) je do wiadomości Komisji w wyznaczonym terminie.

Jeżeli Komisja stwierdzi, że zmienione parametry docelowe skuteczności działania i odpowiednie środki nie są odpowiednie, może ona postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, że dane państwa członkowskie podejmą środki naprawcze.

Przedstawiając odpowiednie uzasadnienie, Komisja może ewentualnie dokonać przeglądu parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3.

- d) Okres odniesienia dla systemu skuteczności działania obejmuje co najmniej trzy lata, a maksymalnie pięć lat. W tym okresie, jeżeli cele krajowe lub cele dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie zostały osiągnięte, państwa członkowskie lub państwowe władze nadzorujące stosują odpowiednie określone przez nie środki. Pierwszy okres odniesienia obejmuje pierwsze trzy lata po przyjęciu przepisów wykonawczych, o których mowa w ust. 6.
- e) Komisja dokonuje regularnych ocen osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania i przedstawia wyniki ocen Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

4. Do systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące procedury:

- a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, państwowe władze nadzorujące, państwa członkowskie i Eurocontrol;
- b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 »Konceptja operacyjna ogólnowiatowego zarządzania ruchem lotniczym«, zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztową, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania;
- c) ustanowienie parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
- d) ocena krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu krajowego lub planu dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej; oraz

- e) kontrola planów krajowych lub planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania.

Komisja może rozszerzyć listę procedur, o której mowa w niniejszym ustępie. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4.

5. Przy opracowywaniu systemu skuteczności działania bierze się pod uwagę, że służby trasowe, służby terminalowe i funkcje sieciowe różnią się od siebie i należy im zapewnić odpowiednie traktowanie, w razie potrzeby także dla celów oceny skuteczności działania.

6. W odniesieniu do szczegółowego funkcjonowania systemu skuteczności działania Komisja przyjmuje do dnia 4 grudnia 2011 r. i zgodnie z odpowiednim harmonogramem w celu dotrzymania terminów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu przepisy wykonawcze zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3. Przepisy wykonawcze obejmują:

- a) treść i harmonogram procedur, o których mowa w ust. 4;
- b) okres odniesienia i odstępy czasowe, w których przeprowadzana jest ocena osiągania parametrów docelowych skuteczności działania oraz w których ustanawia się nowe parametry;
- c) kryteria przygotowania przez państwowe władze nadzorujące krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej planów skuteczności zawierających krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej parametry docelowe skuteczności działania oraz system zachęt. Plany skuteczności działania:
- (i) są oparte na biznesplanach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- (ii) określają wszystkie składniki kosztów krajowej lub dotyczącej funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej podstawy kosztowej;
- (iii) obejmują wiążące parametry docelowe skuteczności działania spójne z parametrami docelowymi ustanowionymi dla całego obszaru Wspólnoty;
- d) kryteria pozwalające ocenić spójność w okresie odniesienia celów krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej z parametrami docelowymi obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty oraz kryteria wspierania mechanizmów ostrzegania;
- e) ogólne zasady opracowywania systemów zachęt przez państwa członkowskie;
- f) zasady stosowania mechanizmu przejściowego niezbędnego dostosowania do funkcjonowania systemów skuteczności działania, w terminie 12 miesięcy od przyjęcia przepisów wykonawczych.”;

6) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja dokonuje okresowej oceny stosowania niniejszego rozporządzenia i środków określonych w art. 3 oraz przekazuje pierwsze sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 4 czerwca 2011 r., a następnie na zakończenie każdego okresu odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d). Jeżeli jest to uzasadnione, w tym celu Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o dostarczenie danych stanowiących uzupełnienie informacji zawartych w raportach składanych przez nie na mocy ust. 1 niniejszego artykułu.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Sprawozdania zawierają ocenę rezultatów osiągniętych w wyniku działań podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym odpowiednie informacje na temat rozwoju tego sektora, szczególnie z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych, środowiskowych, zatrudnienia i technologicznych, jak również jakości służb w świetle pierwotnych założeń oraz mając na uwadze przyszłe potrzeby.”;

7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 13a

#### **Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego**

Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzeń (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (\*) państwa członkowskie i Komisja, zgodnie z ich rolami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, prowadzą niezbędną koordynację z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego, aby zapewnić należyte uwzględnienie wszystkich aspektów bezpieczeństwa.

(\*) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.”.

#### *Artykuł 2*

W rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2–4 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 2

#### **Zadania państwowych władz nadzorujących**

1. Państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 rozporządzenia ramowego, zapewniają odpowiedni nadzór nad stosowaniem niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej,

które zapewniają służby odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności państwa członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiednią władzę.

2. W tym celu każda państwowa władza nadzorująca zorganizuje odpowiednie inspekcje oraz przeglądy, mające na celu zweryfikowanie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w tym z wymogami związanymi z zasobami ludzkimi, w ramach zapewniania służb żeglugi powietrznej. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia tę pracę.

3. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, które obejmują przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie zawierają porozumienie w sprawie nadzoru, o jakim mowa w niniejszym artykule, nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w tych blokach.

4. Państwowe władze nadzorujące blisko współpracują w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, posiadającymi ważny certyfikat jednego spośród państw członkowskich, które zapewniają również służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdującej się w zakresie odpowiedzialności innego państwa członkowskiego. Współpraca taka będzie obejmować porozumienia dotyczące przypadków niezgodności ze stosowanymi wspólnymi wymogami określonymi w art. 6 lub z warunkami określonymi w załączniku II.

5. W przypadku transgranicznego zapewniania służb żeglugi powietrznej takie porozumienia obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi w sprawie uznawania procesu certyfikacji instytucji zapewniających służby.

6. Jeśli jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, państwowe władze nadzorujące mogą również zawierać porozumienia w sprawie podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

#### *Artykuł 3*

#### **Uprawnione podmioty**

1. Państwowe władze nadzorujące mogą podjąć decyzję o przekazaniu całości lub części uprawnień w zakresie inspekcji bądź nadzoru, o których mowa w art. 2 ust. 2, uprawnionym podmiotom, które spełniają wymogi określone w załączniku I.

2. Takie upoważnienie udzielone przez państwowe władze nadzorujące będzie ważne na obszarze Wspólnoty na odnawialny okres trzech lat. Państwowe władze nadzorujące mogą instruować wszystkie spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie Wspólnoty w celu podjęcia tych inspekcji bądź przeglądów.

## Artykuł 4

**Wymogi bezpieczeństwa**

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, przepisy wykonawcze wprowadzające właściwe przepisy wymogów Eurocontrolu w zakresie bezpieczeństwa (ESARR) i kolejne poprawki do tych wymogów w zakresie niniejszego rozporządzenia z koniecznymi zmianami.”;

2) skreśla się art. 5;

3) w art. 7 ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Bez uszczerbku dla art. 8 i 9, wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich służb państwom członkowskim, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze Wspólnoty.

7. Państwowe władze nadzorujące będą monitorować zgodność ze wspólnymi wymogami oraz z warunkami dołączonymi do certyfikatów. Szczegółowe informacje na temat monitorowania zostaną przedstawione w rocznym sprawozdaniu sporządzanym przez państwa członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia ramowego. Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już takich wymogów bądź warunków, podejmują one odpowiednie działania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Działania takie mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.”;

4) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

**Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego**

1. Państwa członkowskie zagwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczą instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat uznawany na obszarze Wspólnoty.

2. W celu zapewniania służb transgranicznych państwa członkowskie gwarantują, że ich krajowe systemy prawa nie uniemożliwiają zgodności z niniejszym artykułem i artykułem 10 ust. 3, wymagając, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w gestii tego państwa członkowskiego:

- stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe tego państwa członkowskiego lub jego obywateli;
- posiadały swoją siedzibę lub były zarejestrowane na terytorium tego państwa członkowskiego; lub

c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym państwie członkowskim.

3. Państwa członkowskie określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej pod ich kontrolą.

4. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki określone w art. 6 i 7.

5. W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 9a, które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.

6. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu, dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii.”

5) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

**Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej**

1. W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. państwa członkowskie podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, a także poprawienie ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko. Państwa członkowskie ściśle współpracują ze sobą, w szczególności państwa członkowskie ustanawiające sąsiadujące ze sobą funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym przepisem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również państwa trzecie uczestniczące w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.

2. Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności:

- jest poparte względami bezpieczeństwa;
- umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;
- gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej;

- d) jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści;
- e) zapewnia płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego;
- f) zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, optymalizując między innymi aktualne rejon informacyjny powietrznej;
- g) jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO;
- h) odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności porozumień dotyczących europejskich państw trzecich; oraz
- i) ułatwia osiągnięcie spójności z obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty docelowymi parametrami skuteczności działania.

3. Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej jest ustanawiany wyłącznie na mocy wzajemnych porozumień między państwami członkowskimi i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. Przed zgłoszeniem Komisji ustanowienia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowane państwo(-a) członkowskie przekazuje(-ą) Komisji, innym państwom członkowskim i innym zainteresowanym stronom odpowiednie informacje oraz umożliwia(-ją) zgłoszenie uwag.

4. Jeżeli funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej dotyczy przestrzeni powietrznej, będący w całości lub w części w gestii dwóch lub więcej państw członkowskich, porozumienie, w wyniku którego ustanowiony został funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, zawiera niezbędne postanowienia dotyczące sposobu, w jaki blok ten może być modyfikowany, oraz sposobu, w jaki państwo członkowskie może wycofać się z bloku, w tym postanowienia przejściowe.

5. W przypadku sporu pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, dotyczących transgranicznego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej obejmującego przestrzeń powietrzną będącą w zakresie ich odpowiedzialności, zainteresowane państwa członkowskie mogą wspólnie wnieść sprawę do Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w celu zasięgnięcia opinii. Opinia ta jest kierowana do zainteresowanych państw członkowskich. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 3, państwa członkowskie uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.

6. Po otrzymaniu od państw członkowskich zgłoszeń porozumień i deklaracji, o których mowa w ust. 3 i 4, Komisja ocenia spełnienie przez każdy funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej wymogów określonych w ust. 2 i przedkłada wyniki do dyskusji Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej. Jeśli Komisja stwierdzi, że jeden lub więcej funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia wymogów, rozpoczyna dialog z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu osiągnięcia konsensusu co do środków niezbędnych dla naprawienia sytuacji.

7. Bez uszczerbku dla ust. 6, porozumienia i deklaracje, o których mowa w ust. 3 i 4, zostają zgłoszone Komisji w celu ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Publikacja taka określa datę ich wejścia w życie.

8. Wytyczne dla ustanowienia i zmiany funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej opracowuje się do dnia 4 grudnia 2010 r., zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

9. Do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze dotyczące informacji, jakie zainteresowane państwo(-a) członkowskie powinno(-y) przekazać przed ustanowieniem lub zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.

#### Artykuł 9b

#### **Koordinator systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej**

1. W celu ułatwienia ustanawiania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej Komisja może mianować osobę fizyczną koordynatorem systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (»koordynator«). Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

2. Bez uszczerbku dla art. 9a ust. 5 koordynator, na wniosek wszystkich zainteresowanych państw członkowskich i, w uzasadnionych przypadkach, na wniosek państw trzecich uczestniczących w tym samym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, ułatwia pokonanie trudności w negocjacjach w celu przyspieszenia ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Działania koordynatora opierają się na mandacie udzielonym przez wszystkie zainteresowane państwa członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, państwa trzecie uczestniczące w tym samym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej.

3. Koordynator działa bezstronnie, szczególnie w stosunku do państw członkowskich, państw trzecich, Komisji i zainteresowanych stron.

4. Koordynator nie ujawnia żadnych informacji otrzymanych w trakcie wykonywania swojej funkcji, chyba że upoważni go do tego państwo członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, zainteresowane państwa trzecie.

5. Po swoim mianowaniu koordynator co trzy miesiące przedkłada sprawozdanie Komisji, Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i Parlamentowi Europejskiemu. Sprawozdanie zawiera podsumowanie negocjacji i ich wyników.

6. Misja koordynatora wygasa wraz z podpisaniem ostatniego porozumienia w sprawie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, lecz nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r.;

6) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

### Współpraca z władzami wojskowymi

W kontekście wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.”;

7) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze służbami żeglugi powietrznej w rozbiciu zgodnym z systemem opłat za służby żeglugi powietrznej, określonym w art. 14, oraz, w uzasadnionych przypadkach, utrzymują zbiorcze rachunki związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.”;

8) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

### Informacje ogólne

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 15 i 16 system opłat za służby żeglugi powietrznej przyczyni się do osiągnięcia większej przejrzystości w zakresie określania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej oraz przyczyni się do efektywności kosztowej zapewniania służb żeglugi powietrznej, a także efektywności lotów, przy utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. System ten jest również zgodny z art. 15 Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. oraz z systemem opłat Eurocontrolu dla opłat trasowych”;

9) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

### Zasady

1. System opłat będzie opierał się na rozliczeniu kosztów służby żeglugi powietrznej poniesionych przez instytucje zapewniające służby na korzyść użytkowników przestrzeni powietrznej. System będzie dzielił te koszty pomiędzy poszczególne kategorie użytkowników.

2. Przy ustalaniu podstawy kosztowej opłat stosowane będą następujące zasady:

a) koszt dzielony pomiędzy użytkowników przestrzeni powietrznej stanowi ustalony koszt zapewniania służb żeglugi powietrznej, łącznie z odpowiednimi kwotami odsetek od inwestycji kapitałowych i amortyzacji aktywów, jak również kosztami utrzymania, obsługi, zarządzania i administracji. Ustalony koszt jest kosztami ustalonymi przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na początku okresu odniesienia dla

każdego roku kalendarzowego w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia ramowego, albo w trakcie okresu odniesienia po odpowiednim dostosowaniu przy zastosowaniu odpowiednich mechanizmów ostrzegania określonych w art. 11 rozporządzenia ramowego;

b) koszty, jakie należy uwzględnić, to koszty określone w związku z obiektami i urządzeniami oraz służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy. Mogą one również obejmować koszty ponoszone przez państwowe władze nadzorujące lub uprawnione podmioty, jak również inne koszty ponoszone przez właściwe państwo członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty te nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 9 rozporządzenia ramowego ani żadnych środków naprawczych nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 rozporządzenia ramowego;

c) w odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie dokładają należytych starań w celu uzgodnienia wspólnych zasad polityki naliczania opłat jako części składowej odpowiednich umów ramowych;

d) koszt różnych służb żeglugi powietrznej określa się indywidualnie, zgodnie z art. 12 ust. 3;

e) zakazane jest wzajemne subsydiowanie pomiędzy służbami trasowymi i służbami terminalowymi. Koszty związane zarówno ze służbami terminalowymi, jak i służbami trasowymi, przypisuje się w sposób proporcjonalny do służb terminalowych i służb trasowych w oparciu o przejrzystą metodologię. Zezwala się na wzajemne subsydiowanie pomiędzy różnymi służbami żeglugi powietrznej w ramach każdej z dwóch powyższych kategorii wyłącznie wtedy, kiedy jest to uzasadnione przyczynami obiektywnymi i będzie jasno sprecyzowane;

f) zapewniana jest przejrzystość podstawy kosztowej opłat. W celu umożliwienia zbadania rzeczywistych oraz planowanych kosztów i przychodów instytucji zapewniających służby przyjmowane są przepisy wykonawcze dotyczące dostarczania informacji przez te instytucje. Informacje są regularnie wymieniane pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi, instytucjami zapewniającymi służby, użytkownikami przestrzeni powietrznej, Komisją i Eurocontrollem.

3. Ustalając opłaty zgodnie z ust. 2, państwa członkowskie przestrzegają poniższych zasad:

a) opłaty za dostępność służb żeglugi powietrznej są ustanawiane na niedyskryminacyjnych warunkach. Przy naliczaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie z tej samej służby nie wprowadza się rozróżnienia ze względu na narodowość lub kategorię użytkownika;

- b) zwolnienie z opłat niektórych użytkowników, w szczególności operatorów lekkich statków powietrznych i państwowych statków powietrznych, jest dopuszczalne, pod warunkiem że koszt takiego zwolnienia nie jest przenoszony na innych użytkowników;
- c) opłaty są ustalane na rok kalendarzowy na podstawie ustalonych kosztów lub mogą być ustalane na ustanowionych przez państwa członkowskie warunkach określających maksymalną wysokość stawki jednostkowej lub rocznego przychodu przez okres nie dłuższy niż pięć lat;
- d) służby żeglugi powietrznej mogą generować wystarczające przychody zapewniające uzasadniony zwrot z aktywów, który przyczynia się do niezbędnego podniesienia wartości kapitału;
- e) opłaty odzwierciedlają koszt służb żeglugi powietrznej oraz obiektów i urządzeń udostępnianych użytkownikom przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem względnych możliwości produkcyjnych różnych typów statków powietrznych;
- f) opłaty stanowią zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, mając na względzie osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięcie parametrów docelowych skuteczności działania, a także stymulują zintegrowane zapewnianie służb, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko. W tym celu i w związku z krajowymi lub dotyczącymi funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej planami skuteczności działania państwowe władze nadzorujące mogą ustanowić mechanizmy obejmujące zachęty składające się z korzyści lub kar finansowych, w celu skłonienia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej do wsparcia usprawnień w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, takich jak zwiększona przepustowość, ograniczenie opóźnień czy zrównoważony rozwój przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa.
4. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.”;
- 10) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 15a

### **Wspólne projekty**

1. Wspólne projekty mogą wspierać skuteczne wdrażanie centralnego planu ATM. Projekty takie wspierają realizację celów niniejszego rozporządzenia, jakim jest poprawa skuteczności działania europejskiego systemu lotnictwa w obszarach kluczowych, takich jak przepustowość, efektywność kosztowa, efektywność lotów i trwałość środowiska, przy jednoczesnym spełnieniu nadrzędnych założeń dotyczących bezpieczeństwa.
2. Komisja może zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, opracować wytyczne dotyczące sposobu, w jaki takie projekty mogą

wspierać wdrażanie centralnego planu ATM. Takie wytyczne pozostają bez uszczerbku dla mechanizmów służących realizacji projektów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej uzgodnionych między podmiotami z tego samego bloku.

3. Komisja może również postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, o stworzeniu wspólnych projektów dotyczących funkcji związanych z siecią, mających szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej w Europie. Takie wspólne projekty mogą zostać uznane za kwalifikowalne do uzyskania wsparcia finansowego z funduszy wspólnotowych w ramach wieloletnich ram finansowych. W tym celu, bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do decydowania o wykorzystaniu swoich zasobów finansowych, Komisja dokonuje niezależnej analizy kosztów i korzyści oraz przeprowadza odpowiednie konsultacje z państwami członkowskimi i właściwymi zainteresowanymi stronami zgodnie z art. 10 rozporządzenia ramowego, analizując wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów. Zwrot kosztów kwalifikowalnych związanych z realizacją wspólnych projektów odbywa się zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.”;

11) art. 16–18 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 16

### **Ocena zgodności**

1. Działając we współpracy z państwami członkowskimi, Komisja zapewnia bieżącą ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 14 i 15. Komisja podejmuje działania w celu stworzenia niezbędnych mechanizmów do wykorzystania wiedzy eksperckiej Eurocontrolu, a wyniki oceny udostępnia państwu członkowskiemu, Eurocontrolowi i przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej.

2. Na wniosek jednego lub kilku państw członkowskich, które uznają, że przepisy określone w art. 14 i 15 nie są poprawnie stosowane, bądź z własnej inicjatywy, Komisja przeprowadza dochodzenie w sprawie domniemania braku zgodności bądź niezastosowania odpowiednich przepisów. Z zastrzeżeniem postanowień art. 18 ust. 1, Komisja udostępnia wyniki dochodzenia państwu członkowskiemu, Eurocontrolowi oraz przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku i po uzyskaniu stanowiska od zainteresowanego państwa członkowskiego oraz po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja podejmuje decyzję w sprawie stosowania art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia oraz możliwości kontynuowania kwestionowanych działań.

3. Komisja kieruje swoją decyzję do państw członkowskich oraz informuje o niej instytucję zapewniającą służby w zakresie, w jakim jej to prawnie dotyczy. Każde państwo członkowskie może w ciągu miesiąca przekazać ww. decyzję do rozpatrzenia Radzie. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w ciągu jednego miesiąca.



## Artykuł 17

**Zmiana załączników**

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów załączników w celu uwzględnienia postępu technicznego lub operacyjnego są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.

W sytuacjach pilnych Komisja może zastosować procedurę przyspieszoną określoną w art. 5 ust. 5 rozporządzenia ramowego.

## Artykuł 18

**Poufność**

1. Ani państwowe władze nadzorujące, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie będą ujawniać informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów.

2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa państwowych władz nadzorujących ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględnić będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych.

3. Uzyskane informacje i dane dotyczące systemu opłat, o którym mowa w art. 14, są podawane do wiadomości publicznej.”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 18a

**Przegląd**

Nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie analizę oceniającą wpływ zastosowania mechanizmów rynkowych na zapewnianie służb w obszarze łączności, nawigacji, dozoru i informacji lotniczej z prawnego, przemysłowego, gospodarczego i społecznego punktu widzenia oraz w zakresie bezpieczeństwa, w porównaniu z istniejącymi lub alternatywnymi zasadami organizacyjnymi oraz z uwzględnieniem rozwoju funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz dostępnej technologii.”;

13) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„WYMOGI DO SPEŁNIENIA PRZEZUPRAWNIONE PODMIOTY”;

b) wyrazy wprowadzające załącznika I otrzymują brzmienie:

„Uprawniony podmiot.”.

## Artykuł 3

W rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się art. 2;
- 2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

**Europejski górny rejon informacji powietrznej (EUR)**

1. Wspólnota i jej państwa członkowskie zmierzają do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUR. W tym celu, w przypadku spraw będących w kompetencji Wspólnoty, Komisja przedkłada Radzie zalecenie, zgodnie z art. 300 Traktatu, najpóźniej do dnia 4 grudnia 2011 r.

2. Rejon EUR zostaje zaprojektowany tak, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich zgodnie z art. 1 ust. 3 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.

3. Ustanowienie rejonu EUR odbywa się bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb.

4. Państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.”;

3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3a

**Elektroniczna informacja lotnicza**

1. Bez uszczerbku dla publikacji przez państwa członkowskie informacji lotniczej i w sposób spójny z tą publikacją Komisja, we współpracy z Eurocontrol, zapewnia dostępność elektronicznej informacji lotniczej o wysokiej jakości, prezentowanej w sposób ujednoczony i spełniającej wymagania wszystkich użytkowników co do jakości i aktualności danych

2. W związku z ust. 1 Komisja:

- a) zapewni rozwój infrastruktury informacji lotniczej dostępnej na obszarze całej Wspólnoty w postaci zintegrowanego portalu informacyjnego o nieograniczonym dostępie dla zainteresowanych stron. Infrastruktura ta zapewni zintegrowany dostęp i dystrybucję wymaganych elementów danych, takich jak informacja lotnicza, informacja biura sprawozdawczego służb ruchu lotniczego (ARO), informacja meteorologiczna oraz informacja o zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i innych;

b) w ścisłej współpracy z Eurocontrole oraz ICAO wspomoże modernizację i ujednoczenie udostępniania najszerszej rozumianej informacji lotniczej.

3. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

#### **Prawo lotnicze i klasyfikacja przestrzeni powietrznej**

Zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze w celu:

a) przyjęcia właściwych postanowień w zakresie prawa lotniczego opartych na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO;

b) ujednoczenia wdrożenia klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO z właściwymi dostosowaniami, aby zapewnić bezpieczne i płynne działanie służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.”;

5) skreśla się art. 5;

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

#### **Projektowanie sieci i zarządzanie nią**

1. Funkcje sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. Funkcje sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i wykonywane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych.

2. Aby osiągnąć cele, o których mowa w ust. 1, i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie dróg krajowych i struktur przestrzeni powietrznej, Komisja w szczególności zapewnia realizację następujących funkcji:

a) projektowanie europejskiej sieci tras;

b) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych.

Funkcje wymienione w akapicie pierwszym nie obejmują podejmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Uwzględniają one propozycje opracowane na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Wykonywane są we współpracy z władzami wojskowymi, zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej.

Komisja może – po konsultacjach z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 4 – powierzyć Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji zadania niezbędne dla realizacji funkcji wymienionych w akapicie pierwszym. Zadania te wykonuje się w imieniu państw członkowskich i zainteresowanych stron w sposób bezstronny i niewiążący się z wysokimi kosztami. Podlegają one właściwemu zarządzaniu, które uznaje oddzielne rozliczenia za świadczenie usług i kontrolę, przy uwzględnieniu potrzeb całej sieci ATM oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

3. Komisja może rozszerzyć wykaz funkcji wymienionych w ust. 2 po odpowiednich konsultacjach z interesariuszami sektora przemysłu. Środki te, zmierzające do zmiany innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia w drodze jego uzupełnienia, są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.

4. Szczegółowe przepisy wprowadzające środki, o których mowa w niniejszym artykule, z wyjątkiem środków, o których mowa w ust. 6–9, podejmowane są zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Przepisy wykonawcze w szczególności obejmują:

a) koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą, w tym opracowywanie zasad i kryteriów;

b) centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i rozwiązywania potrzeb dotyczących frekwencji w pasmach przyznanych w ramach ogólnego europejskiego ruchu lotniczego dla wspomagania projektowania i działania europejskiej sieci lotniczej;

c) dodatkowe funkcje sieci określone w centralnym planie ATM;

d) szczegółowe uzgodnienia dotyczące wspólnego podejmowania decyzji przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz funkcję zarządzania siecią w przypadku zadań, o których mowa w ust. 2;

e) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz

f) w ramach widma radiowego przyznanego ogólnemu ruchowi lotniczemu przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną, podział zadań i odpowiedzialności między funkcję zarządzania siecią i krajowych zarządców częstotliwości, gwarantując, że funkcje krajowego zarządzania częstotliwością wciąż obejmują przydział częstotliwości, które nie mają wpływu na sieć. W przypadkach, które mają wpływ na sieć, krajowi zarządcy częstotliwości współpracują z organami odpowiedzialnymi za funkcję zarządzania siecią na rzecz zoptymalizowania wykorzystania częstotliwości.

5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2, są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.

6. Państwa członkowskie zlecają Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego podlegającą odpowiednim ustaleniom w zakresie nadzoru.

7. Przepisy wykonawcze zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w tym niezbędne ustalenia w zakresie nadzoru, opracowywane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, i przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, w celu zoptymalizowania dostępnej przepustowości przy wykorzystywaniu przestrzeni powietrznej i wzmocnienia procesów związanych z zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego. Przepisy te opierają się na jawności i wydajności, gwarantując, iż przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i punktualny, stosownie do zaleceń regionalnego planu żeglugi powietrznej regionu Europy ICAO.

8. Przepisy wykonawcze wspierają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

- a) planowanie lotów;
- b) użytkowanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, włączając przydzielanie »slotów«; oraz
- c) użytkowanie systemu tras przez lotnictwo ogólne, obejmujące:
  - stworzenie jednolitej publikacji dla ukierunkowania tras i ruchu,
  - możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz

— przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu.

9. Przy opracowywaniu i przyjmowaniu przepisów wykonawczych Komisja – jeżeli jest to uzasadnione i nie zagraża bezpieczeństwu – bierze pod uwagę zgodność pomiędzy planami lotów oraz przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.”;

7) skreśla się art. 9.

#### Artykuł 4

W rozporządzeniu (WE) nr 552/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

#### Alternatywna weryfikacja zgodności

Certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (\*), dotyczący części składowych lub systemów, stanowi w rozumieniu art. 5 i 6 niniejszego rozporządzenia deklarację WE o zgodności lub przydatności do stosowania, albo deklarację WE o weryfikacji, jeśli wykazuje zgodność z zasadniczymi wymogami niniejszego rozporządzenia i właściwymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.

(\*) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.”;

2) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

#### Zmiana załączników

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów załączników w celu uwzględnienia postępu technicznego lub operacyjnego są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.”;

3) w art. 10 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Na użytek ust. 2 niniejszego artykułu państwa członkowskie mogą zadeklarować systemy i części składowe EATMN jako zależne od wymogów zasadniczych i niepodlegające art. 5 i 6.”;

- 4) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
- a) w części A, pkt 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają w sposób skoordynowany nowe, uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości, zrównoważonego rozwoju i efektywności służb żeglugi powietrznej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.”;

- b) w części B wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pkt 3.1.2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Systemy przetwarzania danych o lotach umożliwiają stopniowe wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.”;

- (ii) pkt 3.2.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy przetwarzania danych dozorowania wykorzystują coraz większą dostępność

nowych źródeł informacji dozorowania, tak aby poprawić ogólną jakość służb, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.”;

- (iii) pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy łączności wspierają wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.”.

#### Artykuł 5

#### Wejście w życie

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

Art. 6 ust. 2 i 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, zmienione niniejszym rozporządzeniem, stosuje się od dnia określonego we właściwych przepisach wykonawczych, ale nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący  
J. BUZEK

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. MALMSTRÖM

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1071/2009****z dnia 21 października 2009 r.****ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych <sup>(2)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pełne utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób, zwanego dalej „zawodem przewoźnika drogowego”. Te wspólne zasady przyczynią się – w interesie przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki – do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Ułatwią one również przewoźnikom drogowym skuteczne korzystanie ze swobody przedsiębiorczości.
- (2) Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego <sup>(4)</sup> wprowadziła minimalne warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i wzajemne uznawanie

wymaganych do tego dokumentów. Doświadczenie, ocena wpływu i różne analizy wykazują jednak, że dyrektywa ta jest stosowana niejednolicie w poszczególnych państwach członkowskich. Rozbieżności te mają wielorakie negatywne konsekwencje, w szczególności prowadzą do zakłócenia konkurencji, braku przejrzystości rynku oraz niejednakowego poziomu kontroli, jak również ryzyka, że przedsiębiorcy zatrudniający pracowników o niskim poziomie kwalifikacji zawodowych będą ignorowali przepisy w sprawie bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej lub przestrzegali ich w ograniczonym zakresie, co może zaszkodzić wizerunkowi sektora.

- (3) Wymienione konsekwencje są tym bardziej szkodliwe, że mogą zakłócić prawidłowe funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego, ponieważ rynek międzynarodowego transportu rzeczy i niektórych operacji kabotażu jest dostępny dla przedsiębiorców w całej Wspólnocie. Jedynym warunkiem, który przedsiębiorcy muszą spełnić, jest posiadanie licencji wspólnotowej, którą mogą uzyskać po spełnieniu warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych <sup>(5)</sup> i rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku dla usług autokarowych i autobusowych <sup>(6)</sup>.
- (4) Należy zatem unowocześnić istniejące zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, aby zapewnić bardziej jednolite i skuteczniejsze ich stosowanie. Ponieważ przestrzeganie tych zasad stanowi główny warunek dostępu do rynku wspólnotowego, a w dziedzinie dostępu do rynku stosowanymi instrumentami wspólnotowymi są rozporządzenia, rozporządzenie jest najbardziej odpowiednim instrumentem regulacji dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.
- (5) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość dostosowania warunków, których należy przestrzegać w celu wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu, ze względu na szczególnie charakter i ograniczenia w tych regionach. Przedsiębiorcy posiadający w tych regionach siedzibę, którzy przestrzegają warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego tylko wskutek takiego dostosowania, nie powinni jednak mieć możliwości uzyskania licencji wspólnotowej. Dostosowanie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego nie

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 151 z 17.6.2008, s. 16.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz.U. C 62 E z 17.3.2009, s. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 września 2009 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 124 z 23.5.1996, s. 1.

<sup>(5)</sup> Zob. s. 72 niniejszego Dziennika Urzędowego.

<sup>(6)</sup> Zob. s. 88 niniejszego Dziennika Urzędowego.

- powinno stanowić utrudnienia w wykonywaniu przewozów w regionach najbardziej oddalonych dla przedsiębiorców, którzy zostaliby dopuszczeni do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i spełniają wszystkie warunki ogólne określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (6) W trosce o zapewnienie uczciwej konkurencji wspólne zasady dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego powinny być stosowane w jak najszerzym stopniu do wszystkich przedsiębiorców. Nie ma jednak potrzeby włączenia do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia przedsiębiorców, którzy wykonują przewozy o nikłym wpływie na rynek transportu.
- (7) Państwo członkowskie siedziby powinno sprawdzać, czy przedsiębiorca nieprzerwanie spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, tak, aby w razie konieczności właściwe organy tego państwa członkowskiego miały możliwość podejmowania decyzji o zawieszeniu lub cofaniu zezwoleń, które pozwalają temu przedsiębiorcy prowadzić działalność na rynku. Należyte przestrzeganie i wiarygodna kontrola warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wymagają od przedsiębiorców prowadzenia działalności gospodarczej w sposób rzeczywisty i ciągły.
- (8) Należy wyraźnie określić osoby fizyczne o dobrej reputacji i wymaganych kompetencjach zawodowych i wskazać je właściwym organom. Osoby te, zwane dalej „zarządzającymi transportem”, powinny posiadać miejsce zamieszkania w państwie członkowskim oraz w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać operacjami transportowymi przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym. Należy sprecyzować warunki, na których podstawie uznaje się daną osobę za odpowiedzialną za rzeczywiste i ciągłe zarządzanie operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie.
- (9) Wymóg dobrej reputacji zarządzającego transportem oznacza, że nie może on być skazany za poważne przestępstwa ani nie mogą na nim ciążyć sankcje za poważne naruszenie, w szczególności przepisów wspólnotowych w dziedzinie transportu drogowego. Wyrok skazujący lub sankcje nakładane na zarządzającego transportem lub przedsiębiorcę transportu drogowego w jednym lub kilku państwach członkowskich za najpoważniejsze naruszenie przepisów wspólnotowych powinny skutkować utratą dobrej reputacji, pod warunkiem że właściwy organ ustalił, że przed wydaniem prawomocnej decyzji odpowiednio przeprowadzono i udokumentowano dochodzenie gwarantujące podstawowe prawa procesowe i że przestrzegano odpowiedniego prawa do odwołania.
- (10) Przedsiębiorca transportu drogowego musi posiadać minimalną zdolność finansową konieczną do zapewnienia właściwego rozpoczęcia działalności i należytego zarządzania. Gwarancja bankowa lub ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej może stanowić dla przedsiębiorców prosty i opłacalny ekonomicznie sposób wykazania zdolności finansowej.
- (11) Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych powinien zwiększyć społeczno-ekonomiczną skuteczność sektora transportu drogowego. W konsekwencji kandydaci do funkcji zarządzającego transportem powinni dysponować wiedzą fachową na wysokim poziomie. Aby zapewnić większą jednolitość warunków przeprowadzania egzaminów, a także promować wysoką jakość szkolenia, należy przewidzieć możliwość upoważniania przez państwa członkowskie ośrodków egzaminacyjnych i ośrodków szkoleniowych według określonych przez te państwa kryteriów. Zarządzający transportem powinni posiadać niezbędną wiedzę z zakresu obejmującego zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy. Wykaz dziedzin, których znajomość jest wymagana dla uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych, oraz zasady organizacji egzaminów mogą ulegać zmianie wraz z postępem technicznym, dlatego też należy zapewnić możliwość ich aktualizacji. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia z egzaminów osób, które mogą udowodnić ciągłość doświadczenia w zarządzaniu operacjami transportowymi.
- (12) Uczciwa konkurencja i transport drogowy odbywający się w pełnym poszanowaniu przepisów wymagają jednolitego poziomu nadzoru i monitorowania w państwach członkowskich. Organy krajowe odpowiedzialne za nadzorowanie przedsiębiorców i ważności ich zezwoleń odgrywają w tym względzie zasadniczą rolę, w razie potrzeby powinny zatem podejmować odpowiednie środki, zwłaszcza w najpoważniejszych przypadkach, poprzez zawieszanie lub cofanie zezwoleń lub stwierdzanie niezdolności do wykonywania zawodu zarządzających transportem, którzy nagminnie ignorują przepisy lub wykazują w tym względzie brak dobrej woli. Dany środek powinien być uprzednio należycie rozpatrzony pod kątem zasady proporcjonalności. Wcześniej przedsiębiorca powinien jednak zostać upomniany; należy mu również wyznaczyć racjonalny termin na uregulowanie sytuacji przed zastosowaniem takich sankcji.
- (13) Lepiej zorganizowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi poprawiłaby skuteczność nadzorowania przedsiębiorców prowadzących działalność w kilku państwach członkowskich i pozwoliłaby zmniejszyć koszty administracyjne w przyszłości. Elektroniczne rejestry przedsiębiorców połączone na szczeblu wspólnotowym zgodne ze wspólnotowymi przepisami o ochronie danych osobowych ułatwiłyby taką współpracę i ograniczyły koszty związane z kontrolami zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i administracji. Krajowe rejestry istnieją już w kilku państwach członkowskich. Istnieje również infrastruktura mająca na celu wspieranie połączenia między państwami członkowskimi. Bardziej systematyczne wykorzystanie rejestrów elektronicznych może przyczynić się do znacznego zmniejszenia administracyjnych kosztów kontroli, a jednocześnie poprawić ich skuteczność.
- (14) Niektóre dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych, dotyczące naruszeń przepisów i sankcji, mają charakter danych osobowych. Państwa członkowskie powinny zatem podjąć działania niezbędne do przestrzegania 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<sup>(1)</sup>, w szczególności w odniesieniu do nadzoru przetwarzania danych

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

- osobowych przez organy publiczne, prawa osób, których dane dotyczą, do informacji, ich prawa dostępu do danych i prawa do sprzeciwu. Do celów niniejszego rozporządzenia tego rodzaju dane należy przechowywać co najmniej przez dwa lata, aby zapewnić, by zdyskwalifikowani przedsiębiorcy nie prowadzili działalności w innych państwach członkowskich.
- (15) W celu zwiększenia przejrzystości i umożliwienia klientowi przedsiębiorcy transportowego sprawdzenia, czy posiada on odpowiednie zezwolenie, należy zapewnić dostęp publiczny do pewnych danych znajdujących się w krajowym rejestrze elektronicznym, przestrzegając przy tym odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych.
- (16) Stopniowe łączenie rejestrów krajowych ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia szybkiej i skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi i dla zagwarantowania, że przewoźnicy nie będą skłonni do popełniania poważnych naruszeń w innych państwach członkowskich niż to, w którym mają siedzibę, ani do podejmowania ryzyka ich popełnienia. Połączenie wymaga wspólnego określenia szczegółowego formatu danych podlegających wymianie oraz technicznych procedur wymiany.
- (17) Aby wymiana informacji między państwami członkowskimi była skuteczna, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe oraz określić pewne wspólne procedury obejmujące przynajmniej terminy przekazywania informacji i ich charakter.
- (18) Aby ułatwić korzystanie ze swobody przedsiębiorczości, za wystarczający dowód dobrej reputacji – na potrzeby dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w państwie członkowskim siedziby – należy uznać okazanie odpowiednich dokumentów wydanych przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik drogowy posiadał miejsce zamieszkania, pod warunkiem że dane osoby nie zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w innych państwach członkowskich.
- (19) Aby ułatwić korzystanie ze swobody przedsiębiorczości, certyfikat zgodny z jednolitym wzorem wydawany na podstawie niniejszego rozporządzenia powinien być uznawany przez państwo członkowskie siedziby za wystarczający dowód w zakresie kompetencji zawodowych.
- (20) Niezbędne jest ściślejsze nadzorowanie stosowania niniejszego rozporządzenia na poziomie Wspólnoty. Wiąże się to z przekazywaniem Komisji regularnych sprawozdań sporządzanych w oparciu o rejestry krajowe na temat dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych przedsiębiorców z sektora transportu drogowego.
- (21) Państwa członkowskie powinny przewidzieć sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.
- (22) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, czyli unowocześnienie przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika drogowego w celu zapewnienia bardziej jednolitego i skutecznego ich stosowania w państwach członkowskich, nie może zostać osiągnięte osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary i skutki działania możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, o której mowa w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny być przyjmowane zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (!).
- (24) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do sporządzenia wykazu kategorii, rodzajów i wagi naruszeń przepisów, które skutkują utratą przez przewoźników drogowych dobrej reputacji, do dostosowania do postępu technicznego załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia, dotyczących wiedzy, którą należy uwzględnić przy uznawaniu przez państwa członkowskie kompetencji zawodowych, oraz wzoru certyfikatu kompetencji zawodowych, oraz do sporządzenia wykazu naruszeń, które oprócz naruszeń określonych w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez dodanie do niego nowych elementów innych niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (25) Dyrektywa 96/26/WE powinna zostać uchylona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców, którzy mają siedzibę we Wspólnocie i wykonują zawód przewoźnika drogowego. Dotyczy ono również przedsiębiorców, którzy mają zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Odniesienia do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego uznaje się w odpowiednich przypadkach za obejmujące odniesienie do przedsiębiorców, którzy mają zamiar wykonywać ten zawód.

(!) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

3. W odniesieniu do regionów, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu, zainteresowane państwa członkowskie mogą dostosować warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, o ile w tych regionach działania są prowadzone w pełni przez przedsiębiorców, którzy posiadają tam siedzibę.

4. W drodze odstępstwa od ust. 2, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

- a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony. Państwa członkowskie mogą jednak obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych;
- b) przedsiębiorców wykonujących usługi drogowego transportu osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób;
- c) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego wyłącznie pojazdami silnikowymi, których maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h.

5. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania wszystkich lub części przepisów niniejszego rozporządzenia tylko przewoźników drogowych wykonujących wyłącznie krajowe przewozy drogowe, które mają jedynie nikły wpływ na rynek transportowy z uwagi na:

- a) rodzaj przewożonych rzeczy; lub
- b) niewielką odległość.

#### Artykuł 2

#### Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- 1) „zawód przewoźnika drogowego rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy wykonującego w celach zarobkowych transport rzeczy, środkami takimi, jak pojazd silnikowy lub zespół pojazdów;
- 2) „zawód przewoźnika drogowego osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę ponoszoną przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu;
- 3) „zawód przewoźnika drogowego” oznacza zawód przewoźnika drogowego osób lub zawód przewoźnika drogowego rzeczy;
- 4) „przedsiębiorca” oznacza osobę fizyczną lub prawną, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, stowarzyszenie lub grupę osób bez osobowości prawnej, nastawione na osiągnięcie zysku lub nie, lub jakikolwiek podmiot publiczny, posiadający własną osobowość prawną lub podlegający organowi,

który taką osobowość posiada, wykonujące przewozy osób lub osobę fizyczną lub prawną, wykonującą przewozy towarów w celach handlowych;

- 5) „zarządzający transportem” oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorcę lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub, w razie potrzeby, inną osobę fizyczną wyznaczoną przez tego przedsiębiorcę na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągły operacjami transportowymi przedsiębiorcy;
- 6) „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” oznacza decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego;
- 7) „właściwy organ” oznacza organ państwa członkowskiego na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, który w celu wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego sprawdza, czy przedsiębiorca spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, i jest uprawniony do wydawania, zawieszania lub cofania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 8) „państwo członkowskie siedziby” oznacza państwo członkowskie, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, niezależnie od tego, z jakiego państwa pochodzi zarządzający transportem tego przedsiębiorcy.

#### Artykuł 3

#### Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

1. Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać następujące wymogi:
  - a) posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich;
  - b) cieszyć się dobrą reputacją;
  - c) posiadać odpowiednią zdolność finansową; oraz
  - d) posiadać wymagane kompetencje zawodowe.
2. Państwa członkowskie mogą nałożyć dodatkowe proporcjonalne i niedyskryminujące wymogi, które przedsiębiorcy muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego.

#### Artykuł 4

#### Zarządzający transportem

1. Przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną – zarządzającego transportem – która spełnia warunki przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) i która:
  - a) w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa;



b) ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą; oraz

c) posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty.

2. Jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. d), właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, pod warunkiem że:

a) przedsiębiorca wyznaczy osobę fizyczną posiadającą miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorcy;

b) umowa wiążąca przedsiębiorcę z osobą, o której mowa w lit. a), precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły, oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;

c) w charakterze zarządzającego transportem osoba, o której mowa w lit. a), może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o obniżeniu liczby przedsiębiorstw lub łącznej wielkości floty pojazdów, którymi może zarządzać ta osoba; oraz

d) osoba, o której mowa w lit. a), wykonuje określone zadania wyłącznie w interesie przedsiębiorcy, a jej obowiązki są wykonywane niezależnie od przedsiębiorców, na rzecz których dany przedsiębiorca wykonuje przewozy.

3. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję, aby zarządzający transportem wyznaczony zgodnie z ust. 1 nie mógł być dodatkowo wyznaczony zgodnie z ust. 2 lub, aby mógł być wyznaczony jedynie w odniesieniu do ograniczonej liczby przedsiębiorstw lub floty pojazdów mniejszej niż określona w ust. 2 lit. c).

4. Przedsiębiorca powiadamia właściwy organ o wyznaczeniu zarządzającego lub zarządzających transportem.

## ROZDZIAŁ II

### WARUNKI ZWIĄZANE Z WYMOGAMI OKREŚLONYMI W ART. 3

#### Artykuł 5

#### Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby

Aby spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. a), przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim:

a) posiadać siedzibę położoną w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorcy na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili;

b) gdy zezwolenie zostanie wydane – dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego – będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;

c) prowadzić działalność związaną z pojazdami, o których mowa w lit. b), w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim.

#### Artykuł 6

#### Warunki związane z wymogiem dobrej reputacji

1. Z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu, państwa członkowskie określają warunki, które przedsiębiorca i zarządzający transportem muszą spełniać, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b).

Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

Warunki, o których mowa w akapicie pierwszym, obejmują przy najmniej następujące wymogi:

- a) dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorcy transportowego nie podważają żadne poważne zarzuty, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach:
  - (i) prawo handlowe;
  - (ii) prawo upadłościowe;
  - (iii) płace i warunki zatrudnienia w zawodzie;
  - (iv) prawo o ruchu drogowym;
  - (v) odpowiedzialność zawodowa;
  - (vi) handel ludźmi lub narkotykami; oraz
- b) zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy nie zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za poważne przestępstwo ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności:
  - (i) czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych;
  - (ii) maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;
  - (iii) kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców;
  - (iv) badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych;
  - (v) dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób;
  - (vi) bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych;
  - (vii) instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
  - (viii) praw jazdy;
  - (ix) dostępu do zawodu;
  - (x) transportu zwierząt.

2. Do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b):

- a) jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów wspólnotowych, wymienionych w załączniku IV,

właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, przeprowadza w odpowiedni i terminowy sposób należycie zakończone postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę w lokalach danego przedsiębiorstwa.

W ramach postępowania ustala się, czy w określonym przypadku i w danych okolicznościach utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. Każde takie ustalenie musi być należycie umotywowane i uzasadnione.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję, może zdecydować, że dobra reputacja pozostanie nienaruszona. W takim przypadku uzasadnienie zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczba takich decyzji zamieszczana jest w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.

Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji nie będzie stanowiła nieproporcjonalnej reakcji, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji;

- b) Komisja sporządza wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych, które – poza naruszeniami wymienionymi w załączniku IV – mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji. Ustalając priorytety kontroli zgodnie z art. 12 ust. 1, państwa członkowskie biorą pod uwagę informacje o tych naruszeniach, w tym informacje otrzymane z innych państw członkowskich.

Środki odnoszące się do tego wykazu, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie do niego innych elementów przyjmuje się, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

W tym celu Komisja:

- (i) określa kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń;
- (ii) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała; oraz
- (iii) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem.

3. Wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. b) nie jest spełniony do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego lub innych środków o skutku równoważnym na podstawie odpowiednich przepisów krajowych.

## Artykuł 7

**Warunki związane z wymogiem zdolności finansowej**

1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd.

Do celów niniejszego rozporządzenia wartość EUR ustala się co roku w walutach krajowych państw członkowskich, które nie uczestniczą w trzecim etapie unii gospodarczej i walutowej. Stosowane kursy odpowiadają opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* kursom z pierwszego dnia roboczego października. Kursy te obowiązują od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Pozycje księgowe, o których mowa w akapicie pierwszym, odpowiadają pozycjom określonym w czwartej dyrektywie Rady 78/660/EWG z dnia 25 lipca 1978 r. wydanej na podstawie art. 54 ust. 3 lit. g) Traktatu, w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek <sup>(1)</sup>.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.

3. Sprawdzeniu podlegają roczne sprawozdania finansowe, o których mowa w ust. 1, oraz gwarancja, o której mowa w ust. 2, jednostki gospodarczej posiadającej siedzibę w państwie członkowskim, w którym został złożony wniosek o zezwolenie, a nie innej jednostki posiadającej siedzibę w innym państwie członkowskim.

## Artykuł 8

**Warunki związane z wymogiem kompetencji zawodowych**

1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. d) dana osoba lub dane osoby muszą posiadać wiedzę na poziomie przewidzianym w załączniku I część I w wymienionych tam dziedzinach. Wiedza ta zostaje sprawdzona w trakcie obowiązkowego egzaminu pisemnego, który – jeśli tak zdecyduje państwo członkowskie – może zostać uzupełniony egzaminem ustnym. Egzaminy te organizowane są zgodnie z załącznikiem I część II. W tym celu państwa członkowskie mogą zdecydować o obowiązku udziału w szkoleniu przed egzaminem.

2. Zainteresowane osoby przystępują do egzaminu w państwie członkowskim, w którym posiadają zwykle miejsce zamieszkania, lub w państwie członkowskim, w którym pracują.

„Zwykłe miejsce zamieszkania” oznacza miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa, to znaczy przynajmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym, z powodu więzi osobistych świadczących o bliskim związku tej osoby z jej miejscem zamieszkania.

Jednakże za zwykłe miejsce zamieszkania osoby, która posiada więzi zawodowe w innym miejscu niż więzi osobiste i która w konsekwencji mieszka na przemian w różnych miejscach położonych w dwóch lub więcej państwach członkowskich, uważa się miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste, pod warunkiem że osoba ta regularnie do tego miejsca powraca. Ten ostatni warunek nie jest wymagany, w przypadku gdy dana osoba zamieszkuje w państwie członkowskim w celu wykonywania pracy przez czas określony. Studia uniwersyteckie bądź nauka w szkole nie oznaczają zmiany zwykłego miejsca zamieszkania.

3. Wyłącznie organy lub podmioty należycie upoważnione do tego celu przez państwo członkowskie zgodnie z określonymi przez nie kryteriami mogą organizować egzaminy pisemne i ustne, o których mowa w ust. 1, i wydawać odpowiednie certyfikaty. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy warunki organizowania egzaminów przez te organy lub podmioty są zgodne z załącznikiem I.

4. Państwa członkowskie mogą należycie upoważnić – według określonych przez siebie kryteriów – podmioty, które mogą oferować wnioskodawcom szkolenia wysokiej jakości przygotowujące do egzaminów, a także kształcenie ustawiczne w celu umożliwienia zarządzającym transportem uaktualnianie wiedzy, o ile mają taką wolę. Takie państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy upoważnione podmioty nadal spełniają kryteria, na których podstawie uzyskały to upoważnienie.

5. Aby zapewnić uaktualnienie wiedzy zarządzających transportem w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa członkowskie mogą promować odbywające się cyklicznie co 10 lat szkolenia w dziedzinach wymienionych w załączniku I.

6. Państwa członkowskie mogą nałożyć na osoby, które posiadają certyfikat kompetencji zawodowych, lecz nie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub przewozu drogowego osób w ciągu ostatnich pięciu lat, obowiązek odbycia ponownego szkolenia w celu uaktualnienia wiedzy na temat zmian w przepisach, o których mowa w części I załącznika I.

7. Państwo członkowskie może zwolnić posiadaczy wydanych w tym państwie członkowskim określonych dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne, obejmujące wiedzę ze wszystkich dziedzin wymienionych w załączniku I, które zostały wyraźnie wskazane w tym celu; zwolnienie dotyczy tylko przedmiotów objętych dyplomami. Zwolnienie ma jedynie zastosowanie do tych sekcji części I załącznika I, co do których dyplom obejmuje wszystkie dziedziny wymienione w nagłówku każdej sekcji.

Państwo członkowskie może zwolnić z poszczególnych części egzaminu posiadaczy certyfikatów kompetencji zawodowych obowiązujących w odniesieniu do krajowego transportu drogowego w tym państwie członkowskim.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 222 z 14.8.1978, s. 11.

8. Jako dowód posiadania kompetencji zawodowych przedstawia się certyfikat wydany przez organ lub podmiot, o których mowa w ust. 3. Certyfikat nie może być przekazywany innej osobie. Certyfikat posiada cechy bezpieczeństwa określone w załączniku II, jest sporządzany zgodnie ze wzorem znajdującym się w załączniku III i jest opatrywany pieczęcią i podpisem odpowiednio upoważnionego organu lub podmiotu, które go wydały.

9. Komisja dostosowuje załącznik I, II i III do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

10. Komisja zachęca do wymiany między państwami członkowskimi doświadczeń i informacji na temat szkoleń, egzaminów i zezwoleń, a także ułatwia taką wymianę, w tym również przez dowolny organ, który może wyznaczyć w tym celu.

#### Artykuł 9

##### Zwolnienie z egzaminu

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu z egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, osób, które wykażą, że przez okres 10 lat od dnia 4 grudnia 2009 r. nieprzerwanie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub przewozu drogowego osób co najmniej w jednym państwie członkowskim.

### ROZDZIAŁ III

#### ZEZWOLENIE I NADZÓR

#### Artykuł 10

##### Właściwe organy

1. Każde państwo członkowskie wyznacza co najmniej jeden właściwy organ, który zapewnia prawidłowe wykonanie niniejszego rozporządzenia. Organy te są upoważnione do:

- a) rozpatrywania wniosków złożonych przez przedsiębiorców;
- b) udzielania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także zawieszania i cofania tych zezwoleń;
- c) uznawania osoby fizycznej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w charakterze zarządzającego transportem;
- d) przeprowadzania wymaganych kontroli w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorca spełnia wymogi, o których mowa w art. 3.

2. Właściwe organy podają do publicznej wiadomości wszystkie warunki obowiązujące na mocy niniejszego rozporządzenia, wszelkie inne przepisy krajowe, procedury obowiązujące zainteresowanych wnioskodawców, wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami.

#### Artykuł 11

##### Rozpatrywanie i rejestracja wniosków

1. Przedsiębiorca transportowy, który spełnia wymogi określone w art. 3, otrzymuje na wniosek zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Właściwy organ bada, czy przedsiębiorca, który złożył wniosek, spełnia wymogi, o których mowa w tym artykule.

2. Właściwy organ odnotowuje w krajowym rejestrze elektronicznym, o którym mowa w art. 16, dane określone w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)–d)), dotyczące przedsiębiorców, którzy uzyskali zezwolenie.

3. Właściwy organ rozpatruje wniosek o zezwolenie w jak najkrótszym terminie, nie dłużej niż trzy miesiące od daty otrzymania przez właściwy organ wszystkich dokumentów koniecznych do rozpatrzenia wniosku. W należycie uzasadnionych przypadkach właściwy organ może wydłużyć ten termin o miesiąc.

4. Do dnia 31 grudnia 2012 r. właściwy organ – dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorcy – sprawdza w razie jakichkolwiek wątpliwości, czy w momencie składania wniosku przedsiębiorca lub wskazany(-i) zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Od dnia 1 stycznia 2013 r. właściwy organ – dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorcy – sprawdza przez dostęp do danych, o których mowa w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. f), który polega na bezpośrednim bezpiecznym dostępie do odpowiedniej części krajowych rejestrów lub jest udzielany na wniosek, czy w momencie składania wniosku przedsiębiorca lub wskazany(-i) zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i dotyczące przesunięcia o maksymalnie trzy lata dat, o których mowa w niniejszym ustępie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

5. Przedsiębiorca posiadający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika powiadamia w terminie 28 dni – lub krótszym, o ile zdecydowało tak państwo członkowskie siedziby – właściwy organ, który wydał zezwolenie, o zmianach dotyczących danych, o których mowa w ust. 2.

#### Artykuł 12

##### Kontrole

1. Właściwe organy sprawdzają, czy przedsiębiorcy, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi określone w art. 3. W tym celu państwa członkowskie przeprowadzają kontrole w przedsiębiorstwach, które zostały sklasyfikowane jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku. Mając to na względzie, państwa członkowskie rozszerzają system oceny ryzyka ustanowiony przez nie zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85

i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym <sup>(1)</sup> o wszystkie naruszenia, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia.

2. Do dnia 31 grudnia 2014 r. państwa członkowskie przeprowadzają kontrole przynajmniej co pięć lat, aby sprawdzić, czy przedsiębiorcy nadal spełniają wymogi określone w art. 3.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, dotyczące przesunięcia daty, o której mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

3. Na wniosek Komisji w należycie uzasadnionych przypadkach państwo członkowskie przeprowadza indywidualne kontrole, aby sprawdzić, czy przedsiębiorca nadal spełnia warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Państwo członkowskie informuje Komisję o wynikach takich kontroli i o działaniach podjętych w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca nie spełnia już wymogów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

#### Artykuł 13

##### Procedura zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia

1. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że istnieje ryzyko, że przedsiębiorca nie spełnia już wymogów określonych w art. 3, informuje o tym przedsiębiorcę. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że co najmniej jeden z tych wymogów nie jest już spełniany, może określić jeden z następujących terminów na uregulowanie tej sytuacji przez przedsiębiorstwo:

- a) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy na zatrudnienie osoby, która zastąpi zarządzającego transportem, jeżeli zarządzający transportem przestał spełniać wymogi dobrej reputacji lub kompetencji zawodowych, który to termin może zostać przedłużony o trzy miesiące w przypadku śmierci zarządzającego transportem lub jego niedyspozycji ze względów zdrowotnych;
- b) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – w przypadku gdy uregulowanie sytuacji wymaga od przedsiębiorcy wykazania, że posiada rzeczywistą i stałą siedzibę;
- c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – jeśli nie jest spełniany wymóg zdolności finansowej, aby wykazać, że ten wymóg będzie ponownie spełniany w sposób ciągły.

2. Właściwy organ może żądać od przedsiębiorców, którym zezwolenie zostało zawieszono albo cofnięte, aby przed zastosowaniem środków rehabilitujących ich zarządzający transportem zdali egzamin, o których mowa w art. 1.

3. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że przedsiębiorca nie spełnia już jednego lub większej liczby wymogów określonych w art. 3, zawiesza lub cofa zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie później niż z upływem terminów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

#### Artykuł 14

##### Stwierdzenie niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi

1. Jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację zgodnie z art. 6, właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem jest niezdolny do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi certyfikat kompetencji zawodowych zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 5, nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.

#### Artykuł 15

##### Decyzje właściwych organów i odwołania

1. Decyzje negatywne podejmowane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym o odmownym rozpatrzeniu wniosku, zawieszeniu lub cofnięciu udzielonego zezwolenia lub stwierdzeniu niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, zawierają uzasadnienie.

W decyzjach tych uwzględnia się dostępne informacje na temat naruszeń popełnionych przez przedsiębiorcę lub zarządzającego transportem, które mogą zaszkodzić dobrej reputacji przedsiębiorcy, a także wszystkie inne informacje, którymi dysponuje właściwy organ. Określają one środki rehabilitujące, które mają zastosowanie w przypadku zawieszenia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

2. Państwa członkowskie podejmują kroki, aby zapewnić przedsiębiorcom i osobom zainteresowanym możliwość wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, do co najmniej jednego niezależnego i bezstronnego organu lub do sądu.

#### ROZDZIAŁ IV

##### UPROSZCZENIE I WSPÓŁPRACA ADMINISTRACYJNA

#### Artykuł 16

##### Krajowe rejestry elektroniczne

1. W celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 11–14 i 26, każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorców transportu drogowego, którzy od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przetwarzanie danych, które zawiera rejestr, podlega kontroli wyznaczonego w tym celu organu publicznego. Odpowiednie dane znajdujące się w krajowym rejestrze elektronicznym są dostępne dla wszystkich właściwych organów danego państwa członkowskiego.

Do dnia 31 grudnia 2009 r. Komisja przyjmie decyzję na temat minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego od daty jego utworzenia, tak, aby ułatwić połączenie rejestrów w przyszłości. Może ona zalecić umieszczanie numeru rejestracyjnego pojazdu oprócz danych, o których mowa w ust. 2.

2. Krajowy rejestr elektroniczny zawiera przynajmniej następujące dane:

- a) firmę i formę prawną przedsiębiorcy;
- b) adres jego siedziby;
- c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia warunku dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, stosownie do przypadku, nazwisko przedstawiciela prawnego;
- d) rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów objętych zezwoleniem i, w stosownych przypadkach, numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów;
- e) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat;
- f) nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji tych osób zgodnie z art. 6 ust. 3, a także stosowane środki rehabilitujące.

Do celów lit. e) państwa członkowskie mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. zdecydować o umieszczeniu w krajowym rejestrze elektronicznym tylko najpoważniejszych naruszeń określonych w załączniku IV.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio dla wszystkich właściwych organów w danym państwie członkowskim. Informacji udziela się w terminie 30 dni roboczych od otrzymania wniosku. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.

W każdym przypadku dane, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, dostępne są organom innym niż właściwe organy, jedynie w przypadku gdy są one niezbędne upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego i jeśli ich urzędnicy są zaprzysiężeni lub w inny sposób formalnie zobowiązani do zachowania tajemnicy.

3. Dane dotyczące przedsiębiorcy, którego zezwolenie zostało zawieszono albo cofnięte, pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym przez dwa lata od daty wygaśnięcia zawieszenia lub cofnięcia licencji, a następnie zostają niezwłocznie usunięte.

Dane dotyczące każdej osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym do chwili przywrócenia tej osobie dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 3. Po zastosowaniu środka rehabilitującego lub innych środków o równoważnym skutku dane te zostają niezwłocznie usunięte.

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, obejmują, stosownie do przypadku, przyczyny oraz czas obowiązywania zawieszenia, cofnięcia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.

4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby wszystkie dane w krajowym rejestrze elektronicznym – w szczególności dane, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. e) i f) – były aktualizowane i dokładne.

5. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były dostępne w całej Wspólnocie poprzez krajowe punkty kontaktowe określone w art. 18. Dostępność poprzez krajowe punkty kontaktowe oraz połączenie rejestrów zostają zapewnione w terminie do dnia 31 grudnia 2012 r., tak, aby właściwy organ w dowolnym państwie członkowskim miał możliwość dostępu do krajowego rejestru elektronicznego dowolnego państwa członkowskiego.

6. Komisja – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, i po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2010 r. – przyjmuje wspólne zasady dotyczące wykonania ust. 5, takie jak format wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i wspierania interoperacyjności krajowych rejestrów elektronicznych z innymi odpowiednimi bazami danych. Te wspólne zasady określają, który organ odpowiada za dostęp do danych, dalsze korzystanie i aktualizację danych po uzyskaniu do nich dostępu, oraz obejmują w tym celu zasady wprowadzania danych i ich monitorowania.

7. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, dotyczące przesunięcia terminów, o których mowa w ust. 1 i 5, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.

#### Artykuł 17

### Ochrona danych osobowych

W odniesieniu do stosowania dyrektywy 95/46/WE państwa członkowskie zapewniają w szczególności, aby:

- a) każda osoba była informowana, jeżeli dane jej dotyczące są zapisywane lub planowane jest przekazanie ich stronie trzeciej. Informacja taka musi wskazywać organ odpowiedzialny za przetwarzanie danych, rodzaj przetwarzanych danych i powody ich przetwarzania;
- b) każda osoba miała prawo dostępu do danych jej dotyczących, będących w posiadaniu organu odpowiedzialnego za ich przetwarzanie. Prawo to może być wykonywane bez ograniczeń, w rozsądnych odstępach czasu, bez nadmiernej zwłoki lub kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę;
- c) każda osoba, której dane są niekompletne lub nieprawidłowe, miała prawo do żądania, aby dane te zostały sprostowane, usunięte lub zablokowane;

- d) każda osoba miała z ważnych i uzasadnionych przyczyn prawo do sprzeciwienia się przetwarzaniu danych, które jej dotyczą. Jeżeli sprzeciw ten jest uzasadniony, przetwarzanie nie może dotyczyć tych danych;
- e) przedsiębiorcy przestrzegali przepisów dotyczących ochrony danych osobowych w przypadkach, gdy mają one zastosowanie.

#### Artykuł 18

### Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy swoich krajowych punktów kontaktowych w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwu członkowskim.

2. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje w ramach niniejszego rozporządzenia, wykorzystują krajowe punkty kontaktowe wyznaczone na mocy ust. 1.

3. Państwa członkowskie, które wymieniają informacje na temat naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 2, lub na temat zarządzających transportem uznanych za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi, przestrzegają procedur i terminów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, lub – w zależności od przypadku – w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Państwo członkowskie, które od innego państwa członkowskiego otrzyma powiadomienie o naruszeniu przepisów, którego skutkiem było wydanie wyroku skazującego lub nałożenie sankcji przez inne państwo członkowskie, wpisuje zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.

## ROZDZIAŁ V

### WZAJEMNE UZNAWANIE ZAŚWIADCZEŃ I INNYCH DOKUMENTÓW

#### Artykuł 19

### Zaświadczenia i inne dokumenty dotyczące dobrej reputacji

1. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 4 państwo członkowskie siedziby akceptuje, jako wystarczający dowód dobrej reputacji w celu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, wyciąg z rejestru karnego lub – w przypadku jego braku – podobny dokument wydany przez właściwy organ sądowy lub administracyjny w państwie członkowskim, w którym zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania.

2. Jeżeli państwo członkowskie nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące dobrej reputacji, a spełnienia tych warunków nie można wykazać za pomocą dokumentów, o których mowa w ust. 1, dane państwo członkowskie akceptuje, jako wystarczający dowód w odniesieniu do obywateli innych państw członkowskich, zaświadczenie wydane przez właściwy organ sądowy lub administracyjny państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, stwierdzające, że odnośne warunki zostały spełnione. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.

3. W przypadku gdy państwo lub państwa członkowskie, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, nie wydadzą dokumentu, o którym mowa w ust. 1, lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, dokument taki lub takie zaświadczenie można zastąpić oświadczeniem pod przysięgą lub uroczystym oświadczeniem złożonym przez zarządzającego transportem lub inną odpowiednią osobę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym – lub, w stosownym przypadku, przed notariuszem w państwie członkowskim, w którym zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania. Taki organ lub notariusz wydaje zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub uroczystego oświadczenia.

4. Dokumentu, o którym mowa w ust. 1, i zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, nie przyjmuje się, jeśli zostały przedłożone później niż trzy miesiące od daty ich wydania. Dotyczy to również oświadczenia złożonego zgodnie z ust. 3.

#### Artykuł 20

### Zaświadczenia dotyczące zdolności finansowej

Jeżeli państwo członkowskie – oprócz warunków, o których mowa w art. 7 – nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące zdolności finansowej, dane państwo członkowskie – w przypadku obywateli innych państw członkowskich – jako wystarczający dowód akceptuje zaświadczenie wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, potwierdzające spełnienie tych warunków. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.

#### Artykuł 21

### Certyfikaty kompetencji zawodowych

1. Państwa członkowskie uznają za wystarczający dowód posiadania kompetencji zawodowych certyfikat zgodny ze wzorem, który znajduje się w załączniku III, wydany przez organ lub podmiot odpowiednio upoważnione do tego celu.

2. Certyfikat wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. jako dowód posiadania kompetencji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia uznaje się za równoważny z certyfikatem, którego wzór znajduje się w załączniku III, i traktuje się je jako dowód posiadania kompetencji zawodowych we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby posiadacze certyfikatów kompetencji zawodowych ważnych wyłącznie w odniesieniu do krajowego transportu drogowego zdawali egzaminy lub części egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1.

## ROZDZIAŁ VI

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 22

##### Sankcje

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich ich zmianach. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przedsiębiorcy lub jego siedzibę.

2. Sankcje, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, cofnięcie takiego zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem do kierowania operacjami transportowymi.

#### Artykuł 23

##### Przepisy przejściowe

Przedsiębiorcy, którzy przed dniem 4 grudnia 2009 r. posiadali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r.

#### Artykuł 24

##### Wzajemna pomoc

Właściwe organy państw członkowskich ściśle współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy wymieniają informacje na temat wyroków skazujących i sankcji nałożonych w związku z poważnymi naruszeniami oraz inne konkretne informacje, które mogą mieć wpływ na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w zakresie ochrony danych osobowych.

#### Artykuł 25

##### Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez komitet utworzony na mocy art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym <sup>(1)</sup>.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

#### Artykuł 26

##### Sprawozdawczość

1. Co dwa lata państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie z działalności właściwych organów i przekazują je Komisji. Sprawozdanie zawiera:

- a) analizę sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych;
- b) liczbę wydanych, zawieszonych i cofniętych zezwoleń w podziale na rok i rodzaj, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności, wraz z przyczynami wydania tych decyzji;
- c) liczbę certyfikatów kompetencji zawodowych, które wydano każdego roku;
- d) podstawowe statystyki dotyczące krajowych rejestrów elektronicznych i ich wykorzystania przez właściwe organy; oraz
- e) analizę na temat wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innym państwu członkowskiemu oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 18 ust. 2, jak również liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 18 ust. 3.

2. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1, Komisja co dwa lata przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sprawozdanie zawiera w szczególności ocenę funkcjonowania wymiany informacji między państwami członkowskimi oraz przegląd funkcjonowania i dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych. Sprawozdanie jest publikowane równocześnie ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.



## Artykuł 27

**Wykaz właściwych organów**

Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. wykaz właściwych organów, które zostały przez nie wyznaczone do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także wykaz upoważnionych organów i jednostek odpowiedzialnych za organizowanie egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, i wydawanie certyfikatów. Skonsolidowany wykaz tych organów i jednostek z całej Wspólnoty jest publikowany przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

## Artykuł 28

**Powiadomienie o środkach krajowych**

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które przyjmują

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący  
J. BUZEK

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. MALMSTRÖM

w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem, nie później niż 30 dni od daty przyjęcia tych przepisów, a po raz pierwszy do dnia 4 grudnia 2011 r.

## Artykuł 29

**Uchylenie**

Niniejszym uchyla się dyrektywę 96/26/WE.

## Artykuł 30

**Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2011 r.

## ZAŁĄCZNIK I

## I. WYKAZ DZIEDZIN, O KTÓRYCH MOWA W ART. 8

Wiedza brana pod uwagę przy uznawaniu kompetencji zawodowych przez państwo członkowskie musi obejmować co najmniej dziedziny wymienione poniżej, dotyczące – odpowiednio – drogowego transportu rzeczy i drogowego przewozu osób. W odniesieniu do tych dziedzin wnioskujący przewoźnicy drogowi rzeczy i przewoźnicy drogowi osób muszą posiadać poziom wiedzy i umiejętności praktycznych koniecznych do kierowania przedsiębiorstwem transportowym.

Minimalny poziom wiedzy w dziedzinach wskazanych poniżej nie może być niższy niż poziom trzeci w strukturze poziomów szkolenia określonej w załączniku do decyzji Rady 85/368/EWG <sup>(1)</sup>, a mianowicie poziom uzyskany w trakcie edukacji obowiązkowej uzupełnionej szkoleniem zawodowym i uzupełniającym szkoleniem technicznym lub szkołą średniej lub innego szkolenia technicznego.

## A. Prawo cywilne

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać rodzaje umów zawieranych najczęściej w transporcie drogowym oraz wynikające z nich prawa i obowiązki;
2. umieć negocjować prawnie wiążące umowy transportowe, zwłaszcza w odniesieniu do warunków przewozu;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

3. być w stanie rozpatrywać roszczenia zleceniodawcy dotyczące odszkodowań z tytułu poniesionych strat lub uszkodzenia rzeczy podczas transportu lub z tytułu opóźnienia w dostawie oraz rozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną;
4. znać uregulowania i obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR);

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

5. być w stanie rozpatrywać roszczenia zleceniodawcy dotyczące odszkodowań z tytułu obrażeń poniesionych przez pasażerów lub z tytułu uszkodzenia bagażu spowodowanych wypadkiem podczas transportu lub też dotyczących odszkodowań z tytułu opóźnień oraz rozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną.

## B. Prawo handlowe

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać warunki i formalności dotyczące prowadzenia działalności na rynku, znać ogólne obowiązki spoczywające na przewoźnikach (rejestracja, prowadzenie rachunkowości itd.) oraz konsekwencje upadłości przedsiębiorstwa;
2. posiadać odpowiednią wiedzę o różnych formach spółek handlowych oraz o zasadach ich zakładania i funkcjonowania.

## C. Prawo socjalne

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności znać:

1. rolę i funkcje różnych instytucji społecznych związanych z transportem drogowym (związki zawodowe, rady pracownicze, przedstawiciele pracowników, inspektorzy pracy itd.);
2. obowiązki pracodawców w zakresie ubezpieczenia społecznego pracowników;

<sup>(1)</sup> Decyzja Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między Państwami Członkowskimi państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 199 z 31.7.1985, s. 56).

3. przepisy regulujące umowy o pracę dla różnych kategorii pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportu drogowego (formy umów, obowiązki stron, warunki i czas pracy, płatne urlopy, wynagrodzenie, naruszenie umowy itd.);
4. przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku i czasu pracy, w szczególności przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> i dyrektywy 2006/22/WE oraz praktyczne środki dotyczące stosowania tych przepisów; oraz
5. przepisy stosowane w dziedzinie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców, w szczególności przepisy dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>.

#### D. Prawo podatkowe

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności znać przepisy dotyczące:

1. podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych;
2. podatku od pojazdów silnikowych;
3. podatku od niektórych pojazdów użytkowanych w drogowym transporcie rzeczy, opłat drogowych i opłat za korzystanie z infrastruktury;
4. podatku dochodowego.

#### E. Działalność gospodarcza i zarządzanie finansami przedsiębiorstwa

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać przepisy i praktyki związane z posługiwaniem się czekami, weksłami, weksłami własnymi, kartami kredytowymi oraz innymi środkami płatniczymi i sposobami płatności;
2. znać różne formy udzielanych kredytów (kredyt bankowy, akredytywa dokumentowa, depozyt gwarancyjny, kredyt hipoteczny, leasing, najem, faktoring itd.) oraz wynikające z nich opłaty i obowiązki;
3. wiedzieć, czym jest bilans, jak się go sporządza i jak odczytuje;
4. być w stanie odczytać i zinterpretować rachunek zysków i strat;
5. być w stanie ocenić rentowność przedsiębiorstwa i jego sytuację finansową, w szczególności na podstawie wskaźników finansowych;
6. być w stanie opracować budżet;
7. znać składniki kosztowe przedsiębiorstwa (koszty stałe, koszty zmienne, kapitał obrotowy, amortyzacja itd.) oraz być w stanie wyliczyć koszt przypadający na pojazd, na kilometr, na przejazd lub na tonę;
8. być w stanie sporządzić schemat organizacji zatrudnienia w przedsiębiorstwie oraz zaplanować wykonywanie pracy itd.;
9. znać zasady marketingu, reklamy i public relations, w tym promocji sprzedaży usług transportowych oraz sporządzania akt klientów itd.;
10. znać różne formy ubezpieczeń dotyczących transportu drogowego (odpowiedzialność cywilna, ubezpieczenia wypadkowe/na życie, ubezpieczenia inne niż na życie i ubezpieczenia bagażu) oraz gwarancje i wynikające z nich obowiązki;
11. znać oprogramowanie do elektronicznego przesyłania danych w transporcie drogowym;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa 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 (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

12. być w stanie stosować przepisy dotyczące fakturowania usług w zakresie drogowego transportu rzeczy oraz znać międzynarodowe reguły handlowe (Incoterms) oraz ich zastosowanie;
13. znać różne kategorie pomocniczej działalności transportowej, ich rolę, funkcje oraz – w odpowiednich przypadkach – ich status;  
  
w odniesieniu do transportu drogowego osób
14. umieć stosować przepisy dotyczące opłat za przejazd i cenników w publicznym i prywatnym transporcie osób;
15. umieć stosować przepisy dotyczące fakturowania usług w zakresie drogowego transportu osób.

#### F. Dostęp do rynku

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi znać w szczególności:

1. związane z zawodem przepisy regulujące zarobkowy transport drogowy, najem pojazdów przemysłowych i podwykonawstwo, w szczególności przepisy regulujące formalną organizację zawodu, dostęp do zawodu, zezwolenia na wykonywanie przewozów drogowych na terytorium i poza terytorium Wspólnoty, przeprowadzanie inspekcji oraz sankcje;
2. przepisy dotyczące zakładania przedsiębiorstwa transportu drogowego;
3. dokumentację wymaganą do świadczenia usług transportu drogowego oraz być w stanie wprowadzać procedury kontrolne w celu zapewnienia, aby zatwierdzone dokumenty związane z każdą operacją transportową, w szczególności te, które dotyczą pojazdu, kierowcy, rzeczy i bagażu, znajdowały się zarówno w pojeździe, jak i w lokalu przedsiębiorstwa;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

4. przepisy dotyczące organizacji rynku usług drogowego transportu rzeczy, przeładunku i logistyki;
5. formalności graniczne, rolę i zakres dokumentów T i karnetów TIR oraz obowiązki i odpowiedzialność, jakie wynikają z posługiwania się nimi;

w odniesieniu do transportu drogowego osób:

6. przepisy dotyczące organizacji rynku drogowego transportu osób;
7. przepisy dotyczące rozpoczęcia świadczenia usług drogowego transportu osób oraz być w stanie sporządzać plany transportowe.

#### G. Normy techniczne i techniczne aspekty działalności

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. znać przepisy dotyczące masy i wymiarów pojazdów w państwach członkowskich oraz procedury dotyczące wyjątków, stosowane w przypadku niestandardowych ładunków;
2. być w stanie dokonywać doboru pojazdów i ich elementów (podwozia, silnika, układu transmisyjnego, systemu hamulcowego itd.) zgodnie z potrzebami przedsiębiorstwa;
3. znać formalności związane z homologacją typu, rejestracją oraz przeglądem technicznym tych pojazdów;
4. wiedzieć, jakie działania należy podjąć, aby ograniczyć hałas i zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza powstające w wyniku emisji spalin;
5. być w stanie sporządzać okresowe plany utrzymania pojazdów i ich wyposażenia;

w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy:

6. znać różne typy urządzeń do transportu i rozładunku (skrzynie ładunkowe, kontenery, palety itd.) oraz być w stanie wprowadzać procedury i wydawać polecenia dotyczące załadunku i rozładunku rzeczy (roz mieszczania ładunku, układania w stosy, sztautowania, blokowania i klinowania itd.);
7. znać różnorodne techniki transportu kombinowanego piggy-back oraz techniki przeładunku poziomego;
8. być w stanie realizować procedury w celu spełnienia przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych i odpadów, w szczególności tych, które wynikają z dyrektywy 2008/68/WE <sup>(1)</sup> i rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 <sup>(2)</sup>;
9. być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów przewidzianych w przepisach dotyczących przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych, w szczególności wymogów wynikających z umowy o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP);
10. być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów wynikających z przepisów o transporcie żywych zwierząt.

#### H. Bezpieczeństwo drogowe

Wnioskodawca, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy i osób, musi w szczególności:

1. wiedzieć, jakie kwalifikacje są wymagane od kierowców (prawo jazdy, zaświadczenia zdrowotne, zaświadczenia o sprawności itd.);
  2. być w stanie podjąć konieczne działania, aby zagwarantować, że kierowcy przestrzegają przepisów ruchu drogowego, zakazów i ograniczeń obowiązujących na terenie różnych państw członkowskich (ograniczeń prędkości, pierwszeństwa, ograniczeń postojowych, używania świateł, znaków drogowych itd.);
  3. być w stanie sporządzać instrukcje dla kierowców w celu kontrolowania przestrzegania przez nich wymogów bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego pojazdów, ich wyposażenia i ładunku, oraz w zakresie środków zapobiegawczych;
  4. być w stanie ustanawiać procedury stosowane w razie wypadku i wdrażać odpowiednie procedury w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków lub poważnych wykroczeń drogowych;
  5. być w stanie realizować procedury dotyczące bezpiecznego mocowania towarów i znać odpowiednie techniki;
- w odniesieniu do transportu drogowego osób:
6. posiadać podstawową wiedzę z zakresu układu sieci drogowej w państwach członkowskich.

#### II. ORGANIZACJA EGZAMINU

1. Państwa członkowskie organizują obowiązkowy egzamin pisemny, który mogą uzupełnić fakultatywnym egzaminem ustnym w celu ustalenia, czy wnioskujący przewoźnicy drogowi osiągnęli wymagany poziom wiedzy w dziedzinach wymienionych w części I, w szczególności, aby ocenić ich umiejętność stosowania instrumentów i technik z zakresu tych dziedzin oraz zdolności do wypełniania przez nich odpowiednich obowiązków wykonawczych i koordynacyjnych.
  - a) Obowiązkowy egzamin pisemny składa się z dwóch części, a mianowicie:
    - (i) pytań pisemnych w postaci testu wielokrotnego wyboru (z czterema możliwymi odpowiedziami) lub pytań wymagających bezpośredniej odpowiedzi albo pytań obydwu typów;
    - (ii) ćwiczeń pisemnych lub przykładów praktycznych do rozwiązania.Minimalny czas trwania każdej części egzaminu wynosi dwie godziny.
  - b) W przypadku organizowania egzaminu ustnego państwa członkowskie mogą zastrzec, że przystąpienie do egzaminu ustnego uzależnione jest od zdania egzaminu pisemnego.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. i lutego 1993 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1).

2. W przypadku gdy państwa członkowskie organizują również egzamin ustny, muszą one w odniesieniu do każdej z trzech części egzaminu określić oceny ważone od minimalnie 25 % do maksymalnie 40 % ogólnej liczby punktów.

W przypadku gdy państwa członkowskie organizują jedynie egzamin pisemny, muszą one w odniesieniu do każdej części egzaminu ustalić oceny ważone od minimalnie 40 % do maksymalnie 60 % ogólnej liczby punktów.

3. Kandydat musi uzyskać ze wszystkich części egzaminu średnią wynoszącą przynajmniej 60 % ogólnej liczby punktów, przy czym z każdej części egzaminu musi uzyskać nie mniej niż 50 % możliwych do otrzymania punktów. W odniesieniu do jednej części egzaminu państwo członkowskie może obniżyć ten próg z 50 % do 40 %.
-

## ZAŁĄCZNIK II

**Cechy zabezpieczające certyfikatu kompetencji zawodowych**

Dokument musi zawierać przynajmniej dwa z następujących zabezpieczeń:

- hologram,
  - specjalne włókna w papierze, widoczne w świetle ultrafioletowym,
  - co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widoczne jedynie przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki),
  - wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory,
  - podwójna numeracja podwójną numerację: numer seryjny oraz numer wydania,
  - zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.
-

## ZAŁĄCZNIK III

## Wzór certyfikatu kompetencji zawodowych

## WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(Papier celulozowy w kolorze beżowym – format beżowym Pantone, o formacie DIN A4, 100 g/m<sup>2</sup> lub więcej)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającego certyfikat)

Znak wyróżniający dane państwo członkowskie <sup>(1)</sup>

Nazwa upoważnionego organu lub podmiotu <sup>(2)</sup>

CERTYFIKAT KOMPETENCJI ZAWODOWYCH W DROGOWYM TRANSPORCIE RZECZY [OSÓB] <sup>(3)</sup>

Nnr .....

[Upoważniony organ lub podmiot] .....

stwierdza, że <sup>(4)</sup> .....

urodzony dnia ..... w .....

zdał egzaminy (rok: .....; sesja: .....) <sup>(5)</sup> niezbędne w celu uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowcy w drogowym transporcie rzeczy [osób] <sup>(3)</sup> zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego <sup>(6)</sup>.

Niniejszy certyfikat stanowi wystarczający dowód kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009.

Wydano w ..... dnia ..... <sup>(7)</sup>

<sup>(1)</sup> Znaki wyróżniające państw członkowskich: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Republika Czeska, (DK) Dania, (D) Niemcy, (EST) Estonia, (IRL) Irlandia, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (IRL) Irlandia, (I) Włochy, (CY) Cypr, (LV) Łotwa, (LT) Litwa, (L) Luksemburg, (H) Węgry, (M) Malta, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.

<sup>(2)</sup> Organ lub podmiot wyznaczone wcześniej przez każde państwo członkowskie Wspólnoty Europejskiej do wydania tego certyfikatu.

<sup>(3)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>(4)</sup> Nazwisko i imię; miejsce i data urodzenia.

<sup>(5)</sup> Oznaczenie egzaminu.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

<sup>(7)</sup> Pieczęć i podpis upoważnionego organu lub upoważnionego podmiotu wydających certyfikat.



## ZAŁĄCZNIK IV

**Najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a)**

1. a) Przekroczenie maksymalnych sześćo- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
  - b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.
  2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.
  3. Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zdolność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego, lub z poważnym uszkodzeniem między innymi układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia, które mogłyby stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
  4. Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez zezwolenia, lub bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, i tym samym zagrożenie wystąpienie zagrożenia życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
  5. Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorcę, który nie posiada ważnej licencji wspólnotowej.
  6. Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy, kartą, której nie jest posiadaczem lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.
  7. Przewóz towarów przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25 % lub więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton.
-

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1072/2009**  
**z dnia 21 października 2009 r.**  
**dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych**  
**(wersja przekształcona)**  
**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji,

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

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W rozporządzeniu Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej państw członkowskich <sup>(3)</sup>, w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiającym warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie <sup>(4)</sup> oraz w dyrektywie 2006/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia wspólnych reguł dla niektórych rodzajów drogowego przewozu rzeczy <sup>(5)</sup> należy wprowadzić szereg istotnych zmian. Dla uproszczenia i zapewnienia przejrzystości akty te należy przekształcić i zawrzeć w jednym rozporządzeniu.

(2) Ustanowienie wspólnej polityki transportowej obejmuje, między innymi, określanie wspólnych reguł mających zastosowanie do dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy na terytorium Wspólnoty, jak również ustalanie warunków, na jakich przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi przewozowe na terytorium danego państwa członkowskiego. Reguły te należy określić w taki sposób, aby przyczyniały się do sprawnego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportowego.

(3) W celu zapewnienia spójnych ram prawnych dla międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy we Wspólnocie niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich międzynarodowych przewozów na terytorium Wspólnoty. Przewóz z państw członkowskich do państw trzecich nadal w szerokim zakresie regulują umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a poszczególnymi państwami trzecimi. Dlatego rozporządzenie to nie powinno mieć zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, tak długo jak niezbędne umowy pomiędzy Wspólnotą a danymi państwami trzecimi nie zostały zawarte. Powinno ono jednak mieć zastosowanie na terytorium państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt.

(4) Stworzenie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą zniesienie wszelkich ograniczeń wobec usługodawców na podstawie ich przynależności państwowej lub faktu, że mają siedzibę w innym państwie członkowskim niż to, w którym usługa ma być świadczona.

(5) W celu niezakłóconego i elastycznego przebiegu tego procesu, należy przewidzieć przejściową regulację dotyczącą kabotażu, na okres poprzedzający wprowadzenie ostatecznej regulacji dotyczącej harmonizacji rynku drogowego transportu rzeczy.

(6) Stopniowe wdrożenie jednolitego rynku europejskiego powinno prowadzić do zniesienia ograniczeń w dostępie do rynków wewnętrznych państw członkowskich. Należy jednak wziąć przy tym pod uwagę skuteczność kontroli oraz rozwój warunków zatrudnienia w tym zawodzie, harmonizację przepisów między innymi w dziedzinie wdrażania, opłat nakładanych na użytkowników dróg oraz przepisów dotyczących kwestii socjalnych i bezpieczeństwa. Komisja powinna dokładnie monitorować sytuację rynkową oraz przebieg wspomnianej wyżej harmonizacji, a także – jeżeli będzie to właściwe – proponować dalsze otwarcie krajowych rynków transportu drogowego, w tym przewozów kabotażowych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 31.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz.U. C 62 E z 17.3.2009, s. 46), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 września 2009 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 95 z 9.4.1992, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 279 z 12.11.1993, s. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 5.

(7) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE niektóre rodzaje przewozów są zwolnione z zezwoleń wspólnotowych i wszelkich innych zezwoleń przewozowych. W ramach organizacji rynku przewidzianej niniejszym rozporządzeniem, w przypadku niektórych rodzajów przewozów, ze względu na ich szczególnie charakter, należy utrzymać system zwolnień z wymogu posiadania licencji wspólnotowej i wszelkich innych zezwoleń przewozowych.

- (8) Na mocy dyrektywy 2006/94/WE przewóz rzeczy z wykorzystaniem pojazdów o maksymalnej masie całkowitej pomiędzy 3,5 tony a 6 ton został zwolniony z wymogu posiadania licencji wspólnotowej. Jednak przepisy wspólnotowe w zakresie transportu drogowego rzeczy mają zasadniczo zastosowanie do pojazdów o maksymalnej masie całkowitej większej niż 3,5 tony. Zatem przepisy niniejszego rozporządzenia powinny być dostosowane do ogólnego zakresu stosowania wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego i przewidywać wyjątek jedynie dla pojazdów o maksymalnej masie nie większej niż 3,5 tony.
- (9) Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy powinno być uzależnione od posiadania licencji wspólnotowej. Przewoźnicy powinni być zobowiązani do posiadania w każdym pojeździe uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej w celu ułatwienia organom kontrolnym wykonywania skutecznej kontroli, szczególnie poza terytorium państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. W tym celu konieczne jest ustalenie bardziej szczegółowej specyfikacji dotyczącej układu graficznego i pozostałych elementów licencji wspólnotowej oraz jej uwierzytelnionych wypisów.
- (10) Kontrole drogowe powinny być przeprowadzane w sposób pozbawiony bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji ze względu na narodowość przewoźnika drogowego lub ze względu na kraj, w którym ma on swoją siedzibę lub w którym zarejestrowany jest pojazd.
- (11) Należy określić warunki dotyczące udzielania i cofania licencji wspólnotowych oraz rodzaju przewozów, do których mają one mieć zastosowanie, a także okresy ważności licencji i szczegółowe zasady korzystania z nich.
- (12) Należy także ustanowić świadectwo kierowcy w celu umożliwienia państwom członkowskim skutecznego sprawdzenia, czy kierowcy z państw trzecich są legalnie zatrudnieni lub pozostają do dyspozycji przewoźnika odpowiedzialnego za dany przewóz.
- (13) Przewoźnicy, którzy posiadają licencje wspólnotowe przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, oraz przewoźnicy upoważnieni do wykonywania niektórych kategorii międzynarodowych drogowych przewozów rzeczy powinni zostać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem uprawnieni do wykonywania krajowych przewozów na terytorium danego państwa członkowskiego tymczasowo, bez konieczności posiadania w tym państwie siedziby statutowej lub oddziału. W przypadku gdy wykonywane są takie przewozy kabotażowe, powinny one podlegać prawodawstwu wspólnotowemu, jak na przykład rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego<sup>(1)</sup>, oraz przepisom krajowym z określonych dziedzin obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim.
- (14) Należy ustanowić przepisy, na podstawie których mogą być podejmowane działania w przypadku poważnych zakłóceń na odpowiednich rynkach transportowych. W tym celu należy wprowadzić odpowiednią procedurę podejmowania decyzji oraz procedurę gromadzenia wymaganych danych statystycznych.
- (15) Nie naruszając postanowień Traktatu dotyczących prawa przedsiębiorczości, przewozy kabotażowe stanowią świadczenie usług przez przewoźników w państwie członkowskim, w którym nie mają siedziby, i nie powinny być zabronione, jeżeli nie są wykonywane w sposób oznaczający prowadzenie stałej i ciągłej działalności w tym państwie członkowskim. Aby łatwiej wyegzekwować ten wymóg, należy jaśniej zdefiniować częstotliwość przewozów kabotażowych i okres, w którym mogą być wykonywane. W przeszłości takie krajowe przewozy były tymczasowo dozwolone. W praktyce było trudno stwierdzić, na które przewozy wydano zezwolenie. Niezbędne są zatem jasne i łatwe do wyegzekwowania przepisy.
- (16) Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów dotyczących drogowego przywozu lub wywozu towarów jako jednego z etapów transportu kombinowanego, określonych w dyrektywie Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi<sup>(2)</sup>. Krajowe przewozy drogowe na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, które nie są elementem transportu kombinowanego zgodnie z dyrektywą 92/106/EWG, objęte są definicją kabotażu i dlatego powinny podlegać wymogom niniejszego rozporządzenia.
- (17) Do przewoźników wykonujących przewozy kabotażowe mają zastosowanie przepisy dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług<sup>(3)</sup>.
- (18) Aby przeprowadzać skutecznie kontrole przewozów kabotażowych, organy kontrolujące przestrzeganie przepisów w przyjmującym państwie członkowskim powinny mieć co najmniej dostęp do danych zawartych w listach przewozowych i pochodzących z urzędów rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym<sup>(4)</sup>.
- (19) Państwa członkowskie powinny świadczyć sobie wzajemną pomoc celem należytego stosowania niniejszego rozporządzenia.

(1) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

(2) Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

(3) Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

(4) Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

- (20) Należy w miarę możliwości ograniczyć formalności administracyjne bez zaniechania kontroli i nakładania sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu należy sprecyzować i udoskonalić istniejące przepisy dotyczące cofania licencji wspólnotowej. Obowiązujące przepisy należy dostosować celem umożliwienia skutecznego karania poważnych naruszeń popełnianych w przyjmującym państwie członkowskim. Sankcje te nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia. Należy przewidzieć możliwość skorzystania z procedury odwoławczej w przypadku każdej nałożonej sankcji.
- (21) Państwa członkowskie powinny wprowadzać do swoich krajowych rejestrów elektronicznych przewoźników drogowych wszystkie poważne naruszenia popełnione przez przewoźników, które doprowadziły do nałożenia sankcji.
- (22) W celu poprawy i uproszczenia wymiany informacji pomiędzy organami krajowymi państwa członkowskie powinny dokonywać wymiany istotnych informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego <sup>(1)</sup>.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(2)</sup>.
- (24) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie dostosowywania do postępu technicznego załączników I, II i III do niniejszego rozporządzenia. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (25) Państwa członkowskie powinny podjąć działania niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji.
- (26) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie spójnych ram dla międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy we Wspólnocie, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, może zostać w lepszy sposób osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I PRZEPISY OGÓLNE

### Artykuł 1

#### Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach na terytorium Wspólnoty.
2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.
3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie narusza:
  - a) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączonych do umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi;
  - b) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączonych do umów dwustronnych zawartych między państwami członkowskimi, które na mocy zezwoleń dwustronnych lub na mocy uzgodnień liberalizujących dopuszczają załadunek i rozładunek w państwie członkowskim przez przewoźników niemających siedziby w tym państwie członkowskim.
4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego przewozu drogowego rzeczy realizowanego na podstawie tymczasowego zezwolenia przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem III.
5. Następujące rodzaje przewozu i przejazdów bez ładunku dokonywanych w powiązaniu z takim przewozem nie wymagają posiadania licencji wspólnotowej oraz są zwolnione z wszelkich zezwoleń przewozowych:
  - a) przewóz przesyłek pocztowych jako usługi powszechnej;
  - b) przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;
  - c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony;
  - d) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, jeśli spełnione są następujące warunki:
    - (i) przewożone rzeczy są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;

<sup>(1)</sup> Zob. s. 51 niniejszego Dziennika Urzędowego.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (ii) celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;
  - (iii) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;
  - (iv) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki dyrektywy 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy <sup>(1)</sup>;
  - (v) taki przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa;
- e) przewóz produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych.
- d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c);
  - 3) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie siedziby przewoźnika;
  - 4) „przewoźnik niemający siedziby” oznacza przewoźnika drogowego prowadzącego działalność w przyjmującym państwie członkowskim;
  - 5) „kierowca” oznacza każdą osobę, która prowadzi pojazd, nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków, pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności;
  - 6) „przewóz kabotażowy” oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
  - 7) „poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego” oznacza naruszenie, które może prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub do czasowego albo trwałego cofnięcia licencji.

Akapit pierwszy lit. d) ppkt (iv) nie ma zastosowania do używania pojazdu zastępczego podczas krótkich awarii pojazdu normalnie wykorzystywanego.

6. Przepisy ust. 5 nie mają wpływu na warunki, na których podstawie państwa członkowskie zezwalają swoim obywatelom na prowadzenie działalności, o której mowa w tym ustępie.

## Artykuł 2

### Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- 1) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy;
- 2) „przewóz międzynarodowy” oznacza:
  - a) przejazd pojazdu z ładunkiem, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;
  - b) przejazd pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;
  - c) przejazd pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; lub

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82.

## ROZDZIAŁ II

### PRZEWÓZ MIĘDZYNARODOWY

#### Artykuł 3

#### Zasada ogólna

Wykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, świadectwa kierowcy.

#### Artykuł 4

#### Licencja wspólnotowa

1. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez państwo członkowskie, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, każdemu przewoźnikowi wykonującemu zarobkowo drogowy przewóz rzeczy, który to przewoźnik:
  - a) ma siedzibę w tym państwie członkowskim zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego; oraz
  - b) jest uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy zgodnie z przepisami wspólnotowymi oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego dotyczącymi dostępu do zawodu drogowego przewoźnika rzeczy.
2. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby na okres nie dłuższy niż dziesięć lat, z możliwością jego przedłużenia.

Licencje wspólnotowe i uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej wydane przed dniem stosowania niniejszego rozporządzenia obowiązują do dnia wygaśnięcia ich ważności.

Komisja dostosowuje okres ważności licencji wspólnotowej do postępu technicznego, w szczególności do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorstw transportu drogowego, zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Państwo członkowskie siedziby przewoźnika wydaje posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką liczbę uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, jaka odpowiada liczbie pojazdów, którymi dysponuje posiadacz licencji wspólnotowej, bez względu na to, czy stanowią one jego własność w całości, czy są w jego dyspozycji na podstawie umowy sprzedaży ratalnej, najmu lub leasingu.

4. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej są zgodne ze wzorem określonym w załączniku II, który ustanawia również warunki dotyczące korzystania z niej. Zawierają one co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I.

Komisja dostosowuje załączniki I i II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

5. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej są opatrzone pieczęcią organu wydającego, podpisem i numerem seryjnym. Numery seryjne licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.

6. Licencja wspólnotowa wydawana jest na nazwisko/nazwę przewoźnika i nie może być przekazywana osobie trzeciej. Uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej przechowywany jest w każdym z pojazdów przewoźnika i musi być okazywany na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

W przypadku zespołu pojazdów uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej znajduje się w pojeździe silnikowym. Obejmuje on zespół pojazdów, nawet w przypadku gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji lub gdy jest zarejestrowana lub posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w innym państwie.

#### Artykuł 5

### Świadectwo kierowcy

1. Zgodnie z niniejszym rozporządzeniem świadectwo kierowcy jest wydawane przez państwo członkowskie każdemu przewoźnikowi, który:

- a) jest posiadaczem licencji wspólnotowej; oraz
- b) albo legalnie zatrudnia w tym państwie członkowskim kierowcę, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami

długoterminowymi<sup>(1)</sup>, albo w sposób legalny korzysta z usług kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy 2003/109/WE, pozostającego w dyspozycji tego przewoźnika zgodnie z warunkami zatrudnienia i kształcenia zawodowego określonymi w tym państwie członkowskim:

- (i) na mocy przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych; oraz, w odpowiednich przypadkach,
- (ii) na mocy układów zbiorowych, zgodnie z regułami stosowanymi w tym państwie członkowskim.

2. Świadectwo kierowcy jest wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika na wniosek posiadacza licencji wspólnotowej każdemu kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE i jest przez tego przewoźnika legalnie zatrudniony, lub każdemu kierowcy pozostającemu w jego dyspozycji, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu tej dyrektywy. Każde świadectwo kierowcy poświadczają, że kierowca w nim wskazany jest zatrudniony zgodnie z warunkami określonymi w ust. 1.

3. Świadectwo kierowcy jest zgodne ze wzorem określonym w załączniku III. Zawiera ono co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I.

4. Komisja dostosowuje załącznik II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

5. Świadectwo kierowcy opatruje się pieczęcią organu wydającego, podpisem oraz numerem seryjnym. Numer seryjny świadectwa kierowcy można wpisać do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika, który udostępnia je wskazanemu w świadectwie kierowcy.

6. Świadectwo kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w świadectwie, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd, korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Uwierzytelniony wypis ze świadectwa kierowcy wydany przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika jest przechowywany w lokalach przewoźnika. Świadectwo jest okazywane na wniosek każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

7. Świadectwo kierowcy wydawane jest na okres określony przez wydające państwo członkowskie, jednakże nie dłużej niż na 5 lat. Świadectwa kierowców wydane przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 16 z 23.1.2004, s. 44.

Świadectwo kierowcy jest ważne jedynie, gdy spełnione są warunki, na których zostało wydane. Państwa członkowskie podejmują właściwe środki mające na celu zapewnienie niezwłocznego zwrotu przez przewoźnika świadectwa organom wydającym, w przypadku gdy powyższe warunki nie będą mogły być spełnione.

#### Artykuł 6

### Weryfikacja warunków

1. W każdym przypadku, gdy złożony został wniosek o licencję wspólnotową lub wniosek o przedłużenie licencji wspólnotowej, zgodnie z art. 4 ust. 2, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika sprawdzają, czy przewoźnik spełnia lub czy w dalszym ciągu spełnia warunki określone w art. 4 ust. 1.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika regularnie sprawdzają, przez prowadzenie corocznych kontroli obejmujących co najmniej 20 % ważnych świadectw kierowców wydanych w tym państwie członkowskim, czy nadal są spełniane warunki, o których mowa w art. 5 ust. 1 i na których podstawie zostało wydane świadectwo dla kierowcy.

#### Artykuł 7

### Odmowa wydania i cofnięcie licencji wspólnotowej oraz świadectwa kierowcy

1. Jeżeli warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika odrzucają wniosek o wydanie lub odnowienie licencji wspólnotowej lub wydanie świadectwa kierowcy w formie uzasadnionej decyzji.

2. Właściwe organy cofają licencję wspólnotową lub świadectwo kierowcy, gdy posiadacz:

- przestał spełniać warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1; lub
- podał nieprawidłowe informacje we wniosku o licencję wspólnotową lub świadectwo kierowcy.

## ROZDZIAŁ III

### PRZEWÓZ KABOTAŻOWY

#### Artykuł 8

### Zasada ogólna

1. Każdy przewoźnik zarobkowego drogowego przewozu rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych.

2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1,

uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.

W terminie, o którym mowa w akapicie pierwszym, przewoźnicy mogą wykonywać niektóre lub wszystkie przewozy kabotażowe dozwolone zgodnie z tym akapitem w którymkolwiek państwie członkowskim, pod warunkiem że są one ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.

3. Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy.

Dowód, o którym mowa w akapicie pierwszym, obejmuje następujące dane dla każdego przewozu:

- nazwę, adres i podpis nadawcy;
- nazwę, adres i podpis przewoźnika;
- nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy – jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;
- nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
- masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
- numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

4. W celu wykazania, że warunki określone w niniejszym artykule zostały spełnione, nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów.

5. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego transportu drogowego rzeczy określonych w art. 1 ust. 5 lit. a), b) i c) może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.

6. Pozwolenie na wykonywanie przewozów kabotażowych w ramach usług transportowych, o których mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) i e), nie podlega żadnym ograniczeniom.

## Artykuł 9

**Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych**

1. O ile przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w następujących kwestiach:

- a) zasad dotyczących umowy przewozu;
- b) masy i wymiarów pojazdów drogowych;
- c) wymogów związanych z przewozem określonych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się artykułów żywnościowych oraz żywych zwierząt;
- d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy;
- e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

Masa i wymiary, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), mogą, w odpowiednich przypadkach, przekraczać wartości obowiązujące w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, jednak w żadnym przypadku nie mogą przekraczać limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub charakterystyki technicznej podanej w dowodach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym<sup>(1)</sup>.

2. Przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, o których mowa w ust. 1, stosowane są wobec przewoźników niemających siedziby w danym państwie członkowskim na tych samych warunkach, jakie obowiązują przewoźników posiadających siedzibę w przyjmującym państwie członkowskim, aby zapobiec wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.

## Artykuł 10

**Procedura ochronna**

1. W przypadku poważnych zakłóceń krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym, spowodowanych lub wzmoczonych przez kabotaż, każde państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji w celu zastosowania środków ochronnych i przekazuje jej niezbędne informacje oraz powiadamia ją, jakie działania zamierza podjąć na swoim terytorium wobec przewoźników mających na jego terytorium swoją siedzibę.

2. Na użytek ust. 1:

– „poważne zakłócenie na krajowym rynku transportowym na danym obszarze geograficznym” oznacza wystąpienie specyficznych dla tego rynku problemów powodujących poważną i potencjalnie trwałą nadwyżkę podaży nad popytem, z którą wiąże się zagrożenie dla równowagi finansowej i dla przetrwania licznych przedsiębiorstw wykonujących przewozy drogowe rzeczy,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

– „obszar geograficzny” oznacza obszar obejmujący całe lub część terytorium państwa członkowskiego lub jego część, lub rozciągający się na całość lub na część terytorium innych państw członkowskich.

3. Komisja bada sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 15 ust. 1, w terminie miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa członkowskiego podejmuje decyzję, czy niezbędne są środki ochronne, i w razie konieczności przyjmuje je.

Środki te mogą obejmować czasowe wyłączenie danego obszaru z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Środki podjęte zgodnie z niniejszym artykułem pozostają w mocy przez okres nie dłuższy niż sześć miesięcy, który może zostać jednokrotnie przedłużony o taki sam okres ważności.

Komisja niezwłocznie powiadamia państwa członkowskie i Radę o wszelkich decyzjach podjętych na mocy niniejszego ustępu.

4. Jeżeli Komisja podejmie decyzję o przyjęciu środków ochronnych dotyczących jednego lub kilku państw członkowskich, właściwe organy tych państw członkowskich zobowiązane są do podjęcia w równoważnym zakresie odpowiednich środków dotyczących przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadamiają o tym Komisję. Środki te są stosowane najpóźniej od tego dnia, od którego obowiązują środki ochronne przyjęte przez Komisję.

5. W terminie 30 dni od powiadomienia, każde państwo członkowskie może przekazać Radzie decyzję Komisji podjętą zgodnie z ust. 3. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, w ciągu 30 dni od tego przekazania lub – w przypadku, gdy decyzje przekazało kilka państw członkowskich – od pierwszego przedłożenia decyzji, może podjąć odmienną decyzję.

Ograniczenia stosowania, ustanowione w ust. 3 akapit trzeci, obowiązują również w stosunku do decyzji Rady. Właściwe organy państw członkowskich, których to dotyczy zobowiązane są do podjęcia środków o równoważnym zakresie w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadomienia o tym Komisji. Jeżeli w terminie określonym w akapicie pierwszym Rada nie podejmie żadnej decyzji, decyzja Komisji staje się ostateczna.

6. W przypadku gdy Komisja uzna, iż podjęte środki, o których mowa w ust. 3, muszą być przedłużone, przedkłada Radzie wniosek; Rada podejmuje decyzję w tej sprawie kwalifikowaną większością głosów.

## ROZDZIAŁ IV

**WZAJEMNA POMOC I SANKCJE**

## Artykuł 11

**Wzajemna pomoc**

Państwa członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy w zapewnieniu stosowania i monitorowania niniejszego. Dokonują one wymiany informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.



## Artykuł 12

**Karanie naruszeń przez państwo członkowskie siedziby**

1. W przypadku poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się takich naruszeń, podejmują odpowiednie dla danego przypadku działania – w tym wystosowują ostrzeżenie, o ile przewiduje to prawo krajowe – które mogą, między innymi, prowadzić do nałożenia następujących sankcji administracyjnych:

- a) czasowego lub trwałego cofnięcia niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;
- b) czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

Sankcje te mogą być określane po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej i wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym.

2. W przypadku poważnego naruszenia, obejmującego wszelkie przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się takiego naruszenia, nakładają na niego odpowiednie sankcje, takie jak:

- a) zawieszenie wydawania świadectw kierowców;
- b) cofnięcie świadectw kierowców;
- c) uzależnienie wydania świadectw kierowców od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu;
- d) czasowe lub trwałe cofnięcie niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;
- e) czasowe lub trwałe cofnięcie licencji wspólnotowej.

Sankcje te mogą być określone po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej.

3. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, tak szybko jak to możliwe, a najpóźniej w ciągu sześciu tygodni po podjęciu ostatecznej decyzji w sprawie, informują właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia, czy nałożono sankcje zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu i jakie to są sankcje.

W przypadku gdy nie nałożono takich sankcji, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika podają tego przyczyny.

4. Właściwe organy zapewniają, aby całość nałożonych na przewoźnika sankcji była proporcjonalna do naruszenia lub naruszeń, w związku z którymi je nałożono, uwzględniając wszelkie sankcje nałożone w państwie członkowskim, w którym stwierdzono naruszenie.

5. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mogą również, zgodnie ze swoim prawem krajowym, wszcząć przeciwko danemu przewoźnikowi postępowanie przed właściwym sądem krajowym. Informacja o decyzjach podjętych w tym zakresie przekazywana jest właściwym organom przyjmującego państwa członkowskiego.

6. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od każdej sankcji administracyjnej nałożonej na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

## Artykuł 13

**Karanie w przypadku naruszeń przez przyjmujące państwo członkowskie**

1. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego są świadome naruszenia niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, przez przewoźnika z innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w ciągu sześciu tygodni od ostatecznej decyzji w tej sprawie, właściwym organom państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, następujące informacje:

- a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia;
- b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz
- c) nałożone i wykonane sankcje.

Właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą zażądać od właściwych organów państwa członkowskiego siedziby nałożenia sankcji administracyjnych zgodnie z art. 12.

2. Bez uszczerbku dla możliwości wszczęcia postępowania karnego, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego uprawnione są do nałożenia sankcji na przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie, który podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszył przepisy niniejszego rozporządzenia lub wspólnotowe albo krajowe przepisy dotyczące przewozu kabotażowego. Sankcje te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego. Sankcje te mogą obejmować między innymi upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, w którym miało miejsce naruszenie.

3. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od sankcji administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

## Artykuł 14

**Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych**

Państwa członkowskie zapewniają wpisanie do krajowego rejestru elektronicznego wszelkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, których dopuścili się przewoźnicy mający siedzibę na ich terytorium, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia kar przez jakiegokolwiek państwo członkowskie jak również do czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej. Wpisy do rejestru, które dotyczą czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej pozostają w bazie danych przez okres dwóch lat od daty upływu okresu cofnięcia, w przypadku cofnięcia czasowego, lub od daty cofnięcia, w przypadku cofnięcia trwałego.

## ROZDZIAŁ V

**WYKONANIE**

## Artykuł 15

**Procedura komitetu**

1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i ust. 5 lit. b) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

## Artykuł 16

**Sankcje**

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz powiadamiają ją niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce jego siedziby.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący  
J. BUZEK

## Artykuł 17

**Sprawozdawczość**

1. Co dwa lata państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających licencję wspólnotową w dniu 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, odpowiadającej liczbie pojazdów w ruchu w tym dniu.
2. Państwa członkowskie informują również Komisję o liczbie świadectw kierowców wydanych w poprzednim roku kalendarzowym, jak również o liczbie świadectw kierowców, będących w obiegu w dniu 31 grudnia tego samego roku.
3. Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu wspólnotowego rynku transportu drogowego do końca 2013 r. Sprawozdanie obejmuje analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz rozwój sytuacji w zakresie warunków pracy w zawodzie, jak również ocenę, czy harmonizacja przepisów między innymi w dziedzinie wdrażania, opłat nakładanych na użytkowników dróg, jak i przepisów dotyczących kwestii społecznych i bezpieczeństwa posunęła się wystarczająco daleko, by można przewidzieć dalsze otwarcie wewnętrznych rynków przewozów drogowych, w tym przewozów kabotażowych.

## ROZDZIAŁ VI

**PRZEPISY KOŃCOWE**

## Artykuł 18

**Uchylenia**

Niniejszym uchyla się rozporządzenia (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 oraz dyrektywę 2006/94/WE.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń i dyrektywy uznaje się za odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku IV.

## Artykuł 19

**Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2011 r., z wyjątkiem art. 8 i 9, które stosuje się od dnia 14 maja 2010 r.

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. MALMSTRÖM

## ZAŁĄCZNIK I

**Zabezpieczenia licencji wspólnotowej i świadectwo kierowcy**

Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:

- hologram,
  - specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym,
  - co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widocznie tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki),
  - wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory,
  - podwójną numerację: numer seryjny licencji wspólnotowej lub jej uwierzytelnionego wypisu oraz, w każdym przypadku, numer wydania,
  - zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.
-

## ZAŁĄCZNIK II

**Wzór licencji wspólnotowej**  
**WSPÓLNOTA EUROPEJSKA**

(a)

(Papier celulozowy w kolorze jasnoniebieskim Pantone, o formacie DIN A4, 100g/m<sup>2</sup> lub więcej)

(Pierwsza strona licencji)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającego licencję)

Znak wyróżniający <sup>(1)</sup> państwa wydającego licencję
--

Nazwa właściwego organu lub podmiotu
--------------------------------------

LICENCJA nr ...

(lub)

UWIERZYTELNIONY WYPIS Z LICENCJI WSPÓLNOTOWEJ nr

dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy

Niniejsza licencja uprawnia <sup>(2)</sup> .....

.....

do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszelkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz zgodnie z postanowieniami ogólnymi niniejszej licencji.

Uwagi szczególne: .....	
.....	
Niniejsza licencja jest ważna od .....	do .....
Wydano w .....	dnia .....
..... <sup>(3)</sup>	

<sup>(1)</sup> Znakami wyróżniającymi państw członkowskich są: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Republika Czeska, (DK) Dania, (D) Niemcy, (EST) Estonia, (IRL) Irlandia, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (I) Włochy, (CY) Cypr, (LV) Łotwa, (LT) Litwa, (L) Luksemburg, (H) Węgry, (MT) Malta, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.

<sup>(2)</sup> Imię i nazwisko, nazwa lub firma oraz pełny adres przewoźnika.

<sup>(3)</sup> Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego licencję.

(b)

(Druga strona licencji)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającej licencję)

### POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejsza licencja została wydana na mocy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Niniejsza licencja uprawnia do prowadzenia międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszystkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, w odpowiednich przypadkach, z zastrzeżeniem warunków określonych w niniejszej licencji:

- w przypadku gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu,
- z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu,
- między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich,

a także przejazdy bez ładunku w związku z takimi przewozami.

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku niniejsza licencja jest ważna na część przejazdu realizowaną na terytorium Wspólnoty. Ważna jest w państwie członkowskim załadunku lub rozładunku wyłącznie po zawarciu niezbędnej umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009

Licencja jest wydawana na nazwisko/nazwę i nie może być przenoszona na osobę trzecią.

Niniejsza licencja może zostać cofnięta przez właściwy organ państwa członkowskiego, który ją wydał, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnik:

- nie spełnia wszystkich warunków dotyczących korzystania z licencji,
- podał nieprawidłowe informacje w odniesieniu do danych wymaganych do wydania lub przedłużenia ważności licencji.

Oryginał licencji musi być przechowywany przez przewoźnika.

Uwierzytelniony wypis z licencji musi być przechowywany w pojeździe <sup>(1)</sup>. W przypadku zespołu pojazdów licencja musi znajdować się w pojeździe silnikowym. Uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej obejmuje zespół pojazdów, nawet w przypadku gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji lub gdy jest zarejestrowana lub posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w innym państwie.

Licencja musi być okazywana na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Na terytorium każdego państwa członkowskiego posiadacz licencji musi przestrzegać przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych obowiązujących w danym administracyjnych obowiązujących w tym państwie, w szczególności dotyczących transportu i ruchu drogowego.

---

<sup>(1)</sup> „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy.

## ZAŁĄCZNIK III

**Wzór świadectwa kierowcy**  
**WSPÓLNOTA EUROPEJSKA**

(a)

(Papier celulozowy w kolorze różowym Pantone, o formacie DIN A4, 100 g/m<sup>2</sup> lub więcej)

(Pierwsza strona świadectwa)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającego świadectwo)

Znak wyróżniający państwo członkowskie <sup>(1)</sup> wydające świadectwo	Nazwa właściwego organu lub podmiotu
---	--------------------------------------

## ŚWIADECTWO KIEROWCY nr ...

do celów zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na podstawie licencji wspólnotowej

(Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych)

Niniejsze świadectwo poświadczają, że na podstawie dokumentów okazanych przez:

.....  
.....<sup>(2)</sup>

Kierowca:

Nazwisko i imię .....	
Data i miejsce urodzenia .....	Obywatelstwo .....
Rodzaj i numer dokumentu tożsamości .....	
Data wydania .....	Miejsce wydania .....
Nr prawa jazdy .....	
Data wydania .....	Miejsce wydania .....
Numer ubezpieczenia społecznego .....	

jest zatrudniony, zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi oraz, w odpowiednich przypadkach, układami zbiorowymi, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w następującym państwie członkowskim i na warunkach zatrudnienia i kształcenia zawodowego kierowców mających zastosowanie w tym państwie członkowskim, w celu wykonywania przewozów drogowych w tym państwie:

.....<sup>(3)</sup>

Uwagi szczególne .....

Niniejsze świadectwo jest ważne od .....	do .....
Wydano w .....	dnia .....
..... <sup>(4)</sup>	

<sup>(1)</sup> Znakami wyróżniającymi państw członkowskich są: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Republika Czeska, (DK) Dania, (D) Niemcy, (EST) Estonia, (IRL) Irlandia, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (I) Włochy, (CY) Cypr, (LV) Łotwa, (LT) Litwa, (L) Luksemburg, (H) Węgry, (MT) Malta, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.

<sup>(2)</sup> Nazwisko lub nazwa oraz pełny adres przewoźnika.

<sup>(3)</sup> Nazwa państwa członkowskiego siedziby przewoźnika.

<sup>(4)</sup> Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego świadectwo.

(b)

(Druga strona świadectwa)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającego świadectwo)

### POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejsze świadectwo zostało wydane na mocy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Niniejsze świadectwo poświadczają, że kierowca w nim wskazany jest zatrudniony zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi oraz, w odpowiednich przypadkach, układami zbiorowymi, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w państwie członkowskim wskazanym w świadectwie i na warunkach zatrudnienia i kształcenia zawodowego kierowców mających zastosowanie w tym państwie członkowskim w celu wykonywania przewozów drogowych w tym państwie.

Świadectwo dla kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w świadectwie, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd <sup>(1)</sup>, korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Świadectwo dla kierowcy nie może być przenoszone na osobę trzecią. Świadectwo dla kierowcy jest ważne jedynie, gdy spełnione są warunki, na których zostało wydane, oraz musi zostać niezwłocznie zwrócone przez przewoźnika organowi wydającemu, jeżeli warunki te przestaną być spełniane.

Niniejsze świadectwo może zostać cofnięte przez właściwy organ państwa członkowskiego, który je wydał, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnik:

- nie spełnia wszystkich warunków korzystania ze świadectwa,
- podał nieprawdziwe informacje w odniesieniu do danych wymaganych do wydania lub przedłużenia ważności świadectwa dla kierowcy.

Uwierzytelniony wypis ze świadectwa musi być przechowywany przez przewoźnika.

Oryginał świadectwa musi być przechowywany w pojeździe i musi być okazywany na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

---

<sup>(1)</sup> „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy.

## ZAŁĄCZNIK IV

## Tabela korelacji

Rozporządzenie (EWG) nr 881/92	Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93	Dyrektywa 2006/94/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1			art. 1 ust. 1
art. 1 ust. 2			art. 1 ust. 2
art. 1 ust. 3			art. 1 ust. 3
załącznik II		art. 1 ust. 1 i 2, załącznik I; art. 2,	art. 1 ust. 5
		art. 2	art. 1 ust. 6
art. 2			art. 2
art. 3 ust. 1			art. 3
art. 3 ust. 2			art. 4 ust. 1
art. 3 ust. 3			art. 5 ust. 1
art. 4			
art. 5 ust. 1			art. 4 ust. 2
art. 5 ust. 2			art. 4 ust. 3
art. 5 ust. 3			art. 4 ust. 4
			art. 4 ust. 5
art. 5 ust. 4, załącznik I			art. 4 ust. 6
art. 5 ust. 5			art. 4 ust. 2
art. 6 ust. 1			art. 5 ust. 2
art. 6 ust. 2			art. 5 ust. 2
art. 6 ust. 3			art. 5 ust. 3
art. 6 ust. 4			art. 5 ust. 6
art. 6 ust. 5			art. 5 ust. 7
art. 7			art. 6
art. 8 ust. 1			art. 7 ust. 1
art. 8 ust. 2			art. 7 ust. 2
art. 8 ust. 3			art. 12 ust. 1
art. 8 ust. 4			art. 12 ust. 2
art. 9 ust. 1 i 2			art. 12 ust. 6
	art. 1 ust. 1		art. 8 ust. 1
	art. 1 ust. 2		art. 8 ust. 5
	art. 1 ust. 3 i 4		art. 8 ust. 6
	art. 2		
	art. 3		
	art. 4		
	art. 5		
	art. 6 ust. 1		art. 9 ust. 1
	art. 6 ust. 2		
	art. 6 ust. 3		art. 9 ust. 2
	art. 6 ust. 4		
	art. 7		art. 10



Rozporządzenie (EWG) nr 881/92	Rozporządzenie (EWG) nr 3118/93	Dyrektywa 2006/94/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 10			art. 17 ust. 1
art. 11 ust. 1	art. 8 ust. 1		art. 11
art. 11 ust. 2			art. 13 ust. 1
art. 11 ust. 3			art. 12 ust. 4
art. 11a			
	art. 8 ust. 2 i 3		art. 13 ust. 2
	art. 8 ust. 4 akapit pierwszy i trzeci		
	art. 8 ust. 4 akapit drugi		art. 12 ust. 4
	art. 8 ust. 4 akapit czwarty i piąty		art. 12 ust. 5
	art. 9		art. 13 ust. 3
art. 12			art. 18
art. 13			
art. 14	art. 10		
	art. 11		
art. 15	art. 12	art. 4	art. 19
		art. 3	
		art. 5	
		załącznik II i III	
załącznik I			załącznik II
załącznik III			załącznik III
	załącznik I		
	załącznik II		
	załącznik III		
	załącznik IV		

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1073/2009****z dnia 21 października 2009 r.****w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006****(wersja przekształcona)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji,

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

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W rozporządzeniu Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem <sup>(3)</sup> oraz rozporządzeniu Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającym warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu drogowego osób w państwie członkowskim <sup>(4)</sup> należy dokonać szeregu istotnych zmian. Dla uproszczenia i zapewnienia przejrzystości rozporządzenia te należy przekształcić i połączyć w jedno rozporządzenie.

(2) Ustanowienie wspólnej polityki transportowej pociąga za sobą między innymi ustalenie wspólnych zasad, mających zastosowanie do międzynarodowego przewozu drogowego osób oraz warunków, na jakich przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi transportu krajowego w danym państwie członkowskim.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 10 z 15.1.2008, s. 44.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 stycznia 2009 r. (Dz.U. C 62 E z 17.3.2009, s. 25), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 września 2009 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 74 z 20.3.1992, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 4 z 8.1.1998, s. 10.

(3) W celu zapewnienia spójnych ram prawnych dla międzynarodowego autobusowego i autokarowego przewozu osób na terytorium Wspólnoty niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich międzynarodowych przewozów na terytorium Wspólnoty. Przewóz z państw członkowskich do państw trzecich nadal w szerokim zakresie regulują umowy dwustronne pomiędzy państwami członkowskimi a tymi państwami trzecimi. Dlatego niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli nie zostały zawarte niezbędne umowy pomiędzy Wspólnotą a zainteresowanymi państwami trzecimi. Powinno ono jednak mieć zastosowanie na terytorium państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt.

(4) Swoboda świadczenia usług stanowi podstawową zasadę wspólnej polityki transportowej i wymaga zagwarantowania przewoźnikom ze wszystkich państw członkowskich dostępu do międzynarodowych rynków transportowych bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.

(5) Międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób powinien być uzależniony od posiadania licencji wspólnotowej. Przewoźnicy powinni być zobowiązani do posiadania w każdym pojeździe poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej w celu ułatwienia organom odpowiedzialnym za zapewnienie przestrzegania przepisów skutecznej kontroli, szczególnie poza terytorium państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. Należy określić warunki wydawania i cofania licencji wspólnotowych, ich okresy ważności oraz szczegółowe zasady dotyczące korzystania z nich. Istnieje również potrzeba przyjęcia szczegółowych specyfikacji dotyczących układu graficznego i innych elementów licencji wspólnotowej i jej poświadczonych kopii.

(6) Kontrole drogowe powinny być prowadzone bez stosowania bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika drogowego lub na państwo siedziby przewoźnika drogowego lub państwo rejestracji pojazdu.

(7) Należy przyjąć elastyczne rozwiązania, z zastrzeżeniem niektórych warunków dotyczących szczególnych usług regularnych i niektórych usług okazjonalnych, w celu zaspokojenia potrzeb rynku.

(8) Przy zachowaniu zasady udzielania zezwoleń na prowadzenie usług regularnych należy dokonać zmiany niektórych zasad, w szczególności w zakresie trybu udzielania zezwoleń.

- (9) Zezwolenia na wykonywanie usług regularnych powinny być odtąd wydawane po przeprowadzeniu postępowania w sprawie udzielenia zezwolenia, chyba że istnieją wyraźnie określone powody odmowy wydania zezwolenia, leżące po stronie wnioskodawcy. Powody odmowy związane z odnośnym rynkiem obejmują fakt, że albo wykonywana usługa w poważny sposób wpływałaby na rentowność porównywalnej usługi świadczonej na podstawie umowy lub umów o usługi publiczne na danych bezpośrednich odcinkach, albo że zasadniczym celem usługi nie jest przewożenie pasażerów między przystankami położonymi w różnych państwach członkowskich.
- (10) Przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim powinni być dopuszczeni do świadczenia niektórych usług krajowego przewozu drogowego osób, przy uwzględnieniu szczególnego charakteru każdego rodzaju usług. W przypadku gdy wykonywane są takie przewozy kabotażowe, powinny one podlegać przepisom wspólnotowym, jak na przykład rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego<sup>(1)</sup> oraz przepisom krajowym obowiązującym w określonych dziedzinach w przyjmującym państwie członkowskim.
- (11) Do przewoźników wykonujących drogowe przewozy kabotażowe zastosowanie mają przepisy dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług<sup>(2)</sup>.
- (12) W przypadkach dotyczących usług regularnych jedynie usługi regularne świadczone jako część międzynarodowych usług regularnych, wyłączając usługi miejskie i podmiejskie, powinny być otwarte dla przewoźników niemających siedziby w państwie członkowskim, z zastrzeżeniem określonych warunków, w szczególności obowiązujących przepisów przyjmującego państwa członkowskiego.
- (13) Wskazane jest, aby państwa członkowskie udzielały sobie wzajemnej pomocy celem należytego stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (14) Należy maksymalnie ograniczyć formalności administracyjne, nie likwidując jednak kontroli i sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu należy doprecyzować i udoskonalić istniejące przepisy dotyczące cofnięcia licencji wspólnotowej. Obowiązujące przepisy należy dostosować celem umożliwienia skutecznego karania poważnych naruszeń popełnianych w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę. Sankcje nie powinny mieć charakteru dyskryminującego i powinny być proporcjonalne do wagi naruszenia. Należy przewidzieć możliwość złożenia odwołania w każdym przypadku nałożenia sankcji.
- (15) Państwa członkowskie powinny wpisywać do swoich krajowych rejestrów elektronicznych przewoźników drogowych wszystkie poważne naruszenia, które można przypisać przewoźnikom i które doprowadziły do nałożenia sankcji.
- (16) W celu ułatwienia i wzmocnienia wymiany informacji pomiędzy organami krajowymi państwa członkowskie powinny dokonywać wymiany istotnych informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego<sup>(3)</sup>.
- (17) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(4)</sup>.
- (18) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do określenia wzorów pewnych dokumentów, które będą używane przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia, a także do dostosowywania załączników I i II do niniejszego rozporządzenia do postępu technicznego. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia oraz uzupełnienie niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie nowych elementów innych niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (19) Państwa członkowskie powinny podjąć niezbędne działania w celu wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności w zakresie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji.
- (20) By sprzyjać turystyce i korzystaniu z przyjaznych środowisku środków transportu, należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w taki sposób, by kierowcy wykonujący pojedynczą okazjonalną usługę międzynarodowego przewozu pasażerów mogli odroczyć swój tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych dwudziestoczwierogodzinnych okresów w przypadku, gdy biorą oni udział w działalności z zakresu przewozu osób, która zazwyczaj nie obejmuje ciągłego i wielogodzinnego prowadzenia pojazdu. Takie odroczenie powinno być dostępne tylko na bardzo rygorystycznych warunkach, z uwzględnieniem bezpieczeństwa drogowego i warunków pracy kierowców, m.in. obowiązku skorzystania z tygodniowego okresu odpoczynku bezpośrednio przed usługą i bezpośrednio po niej. Komisja powinna ściśle kontrolować korzystanie z tego odstępstwa. Jeżeli stan faktyczny uzasadniający skorzystanie z tego odstępstwa zmieni się zasadniczo, a odstępstwo przyniesie w konsekwencji pogorszenie stanu bezpieczeństwa drogowego, Komisja powinna przyjąć odpowiednie środki.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1.

<sup>(3)</sup> Zob. s. 51 niniejszego Dziennika Urzędowego.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

(21) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest zapewnienie spójnych ram dla międzynarodowego przewozu autobusowego i autokarowego osób we Wspólnocie, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie w wystarczającym stopniu, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, może zostać w większym stopniu osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną tym artykułem, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego autobusowego i autokarowego przewozu osób na terytorium Wspólnoty przez przewoźników zarobkowych lub pracujących na potrzeby własne, mających siedzibę w państwie członkowskim zgodnie z jego ustawodawstwem, przy użyciu pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim, które nadają się, ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie, do przewozu więcej niż dziewięciu osób, włączając kierowcę, i które są do tego celu przeznaczone, oraz do ruchu tych pojazdów pustych w związku z takim przewozem.

Zmiana pojazdu lub przerwa w przewozie dla umożliwienia realizacji części przejazdu przy użyciu innego środka transportu nie ma wpływu na stosowanie niniejszego rozporządzenia.

2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a zainteresowanym państwem trzecim.

3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na postanowienia umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi, dotyczące przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku.

4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego zarobkowego przewozu drogowego osób, wykonywanego tymczasowo przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem V.

#### Artykuł 2

#### Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „przewóz międzynarodowy” oznacza:
  - a) przejazd pojazdu, w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
  - b) przejazd pojazdu, w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w tym samym państwie członkowskim, obejmujący zabieranie lub dowożenie pasażerów w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim;
  - c) przejazd pojazdu z jednego państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie; lub
  - d) przejazd pojazdu między państwami trzecimi z tranzytem przez co najmniej jedno państwo członkowskie;
- 2) „usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób 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;
- 3) „szczególne usługi regularne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;
- 4) „usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych, oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zlecniodawcy lub samego przewoźnika;
- 5) „działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne” oznacza działalność prowadzoną w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osoby fizyczne lub prawne, przy czym:
  - działalność transportowa jest jedynie dla takiej osoby fizycznej lub prawnej działalnością o charakterze 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 osoby prawnej lub przez tę osobę fizyczną lub personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego;

- 6) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie, w którym ma on siedzibę;
- 7) „przewóz kabotażowy” oznacza albo:
- krajowe usługi zarobkowego przewozu drogowego osób wykonywane tymczasowo przez przewoźnika w przyjmującym państwie członkowskim, albo
  - zabieranie i dowożenie pasażerów w tym samym państwie członkowskim, w ramach międzynarodowej usługi regularnej, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że nie jest to główny cel tej usługi;
- 8) „poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego” oznacza naruszenia mogące prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub tymczasowego albo trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

#### Artykuł 3

### Swoboda świadczenia usług

1. Każdemu przewoźnikowi zarobkowemu, o którym mowa w art. 1, zezwala się, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na wykonywanie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych w zakresie przewozu autokarowego i autobusowego bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeżeli:
- a) jest on upoważniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozów autokarowych i autobusowych w formie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych lub usług okazjonalnych, zgodnie z warunkami dostępu do rynku określonymi w przepisach krajowych;
  - b) spełnia warunki określone zgodnie ze wspólnotowymi zasadami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w transporcie krajowym i międzynarodowym; oraz
  - c) spełnia wymogi prawne dotyczące norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów, określone w szczególności w dyrektywie Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie <sup>(1)</sup>, dyrektywie Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym <sup>(2)</sup> i 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 <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

2. Każdemu przewoźnikowi pracującemu na potrzeby własne, o którym mowa w art. 1, zezwala się na wykonywanie usług transportowych zgodnie z art. 5 ust. 5, bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeśli:

- a) jest on upoważniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozu autokarowego i autobusowego zgodnie z warunkami dostępu do rynku przewidzianymi w przepisach krajowych;
- b) spełnia wymagania prawne dotyczące norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów, określone w szczególności w dyrektywach 92/6/EWG, 96/53/WE i 2003/59/WE.

## ROZDZIAŁ II

### LICENCJA WSPÓLNOTOWA I DOSTĘP DO RYNKU

#### Artykuł 4

### Licencja wspólnotowa

1. Prowadzenie międzynarodowego autobusowego i autokarowego przewozu osób wymaga posiadania licencji wspólnotowej wydanej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby wydają posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką liczbę jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii, jaka odpowiada liczbie pojazdów wykorzystywanych do międzynarodowego przewozu osób będących w dyspozycji posiadacza licencji wspólnotowej, bez względu na to, czy stanowią one jego własność, czy są w jego posiadaniu szczególnie na mocy umowy sprzedaży na raty, umowy najmu lub umowy leasingu.

Licencja wspólnotowa i jej poświadczony za zgodność z oryginałem kopie odpowiadają wzorowi określonemu w załączniku II. Zawierają one co najmniej dwie cechy bezpieczeństwa wymienione w załączniku I.

Komisja dostosowuje załączniki I i II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

Licencja wspólnotowa i jej poświadczony za zgodność z oryginałem kopie są opatrzone pieczęcią organu wydającego, jak również podpisem oraz numerem seryjnym. Numery seryjne licencji wspólnotowej i jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych przewidzianego w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.

3. Licencja wspólnotowa jest udzielana na rzecz określonego przewoźnika i nie może być przenoszona. W każdym z pojazdów przewoźnika przechowuje się kopię licencji wspólnotowej poświadczoną za zgodność z oryginałem, która jest okazywana na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

4. Licencja wspólnotowa jest wydawana na odnawialne okresy nie dłuższe niż dziesięć lat.

Licencje wspólnotowe i ich poświadczony za zgodność z oryginałem kopie wydane przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności.

5. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby sprawdzają w przypadku złożenia wniosku o licencję wspólnotową lub w przypadku przedłużania ważności licencji wspólnotowej zgodnie z art. 4 niniejszego artykułu, czy przewoźnik spełnia lub spełnia w dalszym ciągu warunki określone w art. 3 ust. 1.

6. W przypadkach gdy warunki, o których mowa w art. 3 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby odmawiają wydania lub odnowienia licencji wspólnotowej, lub ją cofają, w drodze decyzji zawierającej uzasadnienie.

7. Państwa członkowskie gwarantują wnioskodawcy lub posiadaczowi licencji wspólnotowej prawo odwołania od decyzji dotyczącej odmowy wydania licencji lub cofnięcia licencji, podjętej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.

8. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że licencja wspólnotowa jest uznawana również w odniesieniu do krajowej działalności transportowej.

#### Artykuł 5

### Dostęp do rynku

1. Usługi regularne są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, w stosownych przypadkach, obowiązku rezerwacji.

Świadczenie takich usług wymaga zezwolenia zgodnie z przepisami rozdziału III.

Świadczenie usług regularnych z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku wymaga zezwolenia zgodnie z umową dwustronną pomiędzy danym państwem członkowskim i państwem trzecim oraz, w stosownych przypadkach, z państwem członkowskim, przez które odbywa się tranzyt, o ile nie została zawarta niezbędna umowa pomiędzy Wspólnotą a danym państwem trzecim.

Na regularny charakter usługi nie mają wpływu żadne zmiany warunków świadczenia usług.

Przy organizacji usług równoległych lub tymczasowych skierowanych do tych samych klientów co istniejące usługi regularne, przy nieobsługiwaniu niektórych przystanków i przy obsłudze dodatkowych przystanków w ramach istniejących usług regularnych obowiązują takie same zasady, jak w odniesieniu do istniejących usług regularnych.

2. Szczególne usługi regularne obejmują:

- a) przewóz pracowników na trasie między miejscem pracy a miejscem zamieszkania;
- b) przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnej.

Fakt, że usługi szczególne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na zaliczenie ich do usług regularnych.

Świadczenie szczególnych usług regularnych nie wymaga zezwolenia zgodnie z rozdziałem III, jeżeli odbywa się na podstawie umowy pomiędzy organizatorem i przewoźnikiem.

3. Świadczenie usług okazjonalnych nie wymaga zezwolenia zgodnie z rozdziałem III.

Organizacja usług równoległych lub tymczasowych porównywalnych z istniejącymi usługami regularnymi oraz skierowanych do tych samych osób wymaga jednak zezwolenia zgodnie z procedurą określoną w rozdziale III.

Usługi okazjonalne nie tracą charakteru usług okazjonalnych wyłącznie z powodu ich świadczenia z określoną częstotliwością.

Usługi okazjonalne mogą być świadczone przez grupę przewoźników działających na rzecz tego samego zleceniodawcy, a podróżni mogą skorzystać z połączenia na trasie u innego przewoźnika z tej samej grupy, na terytorium danego państwa członkowskiego.

Komisja określa procedury przekazywania nazw takich przewoźników i punktów połączeń na trasie właściwym organom danego państwa członkowskiego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

4. Puste przejazdy pojazdów w związku z transportem, o którym mowa w ust. 2 akapit trzeci i ust. 3 akapit pierwszy, również nie wymagają zezwolenia.

5. Działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne nie podlega żadnemu systemowi zezwoleń, ale podlega systemowi zaświadczeń.

Zaświadczenia są wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym zarejestrowany jest pojazd, i są ważne na cały przejazd łącznie z tranzytem.

Komisja określa wzór zaświadczeń. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

## ROZDZIAŁ III

## USŁUGI REGULARNE WYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

## Artykuł 6

**Charakter zezwolenia**

1. Zezwolenia są wydawane na rzecz określonego przewoźnika i nie mogą być przenoszone. Jednakże przewoźnik, który otrzymał zezwolenie, może, za zgodą właściwego organu państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się miejsce odjazdu, zwanego dalej „organem wydającym”, świadczyć usługi przez podwykonawcę. W takim przypadku w zezwoleniu wskazuje się nazwę podwykonawcy. Podwykonawca musi spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1. Na użytek niniejszego ustępu miejsce odjazdu oznacza „jeden z przystanków końcowych usługi”.

W przypadku przedsiębiorstw zrzeszonych do celów świadczenia usług regularnych zezwolenie jest wydawane na rzecz wszystkich przedsiębiorstw i określa nazwy wszystkich przewoźników. Zostaje ono przekazane przedsiębiorstwu zarządzającemu działalnością, natomiast pozostałe przedsiębiorstwa otrzymują kopie.

2. Okres ważności zezwolenia nie przekracza pięciu lat. Okres ten może zostać skrócony, albo na żądanie wnioskodawcy, albo za wzajemną zgodą właściwych organów państw członkowskich, na których terytorium pasażerowie są zabierani bądź dowożeni.

3. W zezwoleniu określa się:

- a) rodzaj usługi;
- b) trasę usługi, szczególnie miejsce odjazdu i miejsce docelowe;
- c) okres ważności zezwolenia;
- d) przystanki oraz rozkład jazdy.

4. Komisja określa wzór zezwoleń. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

5. Zezwolenie upoważnia posiadacza lub posiadaczy do świadczenia usług regularnych na terytorium wszystkich państw członkowskich, przez które przebiega trasa usług.

6. Przewoźnik wykonujący usługi regularne może wykorzystać dodatkowe pojazdy w przypadkach tymczasowych i wyjątkowych. Takie dodatkowe pojazdy mogą być wykorzystywane wyłącznie na takich samych warunkach, jak określono w zezwoleniu, o którym mowa w ust. 3.

W takim przypadku przewoźnik zapewnia, by w pojeździe znajdowały się następujące dokumenty:

- a) kopia zezwolenia na świadczenie usługi regularnej;

- b) kopia umowy między przewoźnikiem wykonującym usługę regularną a przedsiębiorstwem zapewniającym dodatkowe pojazdy lub równoważny dokument;

- c) poświadczona za zgodność z oryginałem kopia licencji wspólnotowej wydanej przewoźnikowi udostępniającemu dodatkowe pojazdy w celu świadczenia usługi.

## Artykuł 7

**Składanie wniosków o zezwolenie**

1. Wnioski o zezwolenie na świadczenie usług regularnych są składane organowi wydającemu.

2. Komisja określa wzór wniosków. Środki te mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

3. Osoby ubiegające się o zezwolenie dostarczają wszelkich informacji dodatkowych, jakie uznają za istotne lub jakie są wymagane przez organ wydający, w szczególności harmonogram kursów umożliwiający monitorowanie przestrzegania przepisów wspólnotowych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, oraz kopię licencji wspólnotowej.

## Artykuł 8

**Procedura wydawania zezwoleń**

1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z organami wszystkich państw członkowskich, na których terytorium pasażerowie są zabierani lub dowożeni. Organ wydający przekazuje takim organom — jak również właściwym organom państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie — kopię wniosku wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną.

2. Właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy. Bieg tego terminu rozpoczyna się w dniu otrzymania wniosku o wydanie zgody określonym na potwierdzeniu odbioru. Jeśli decyzja otrzymana od właściwych organów państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, jest negatywna, zawiera ona należyte uzasadnienie. Jeśli organ wydający nie otrzyma odpowiedzi w terminie dwóch miesięcy, uznaje się, że organy, do których się zwrócono, wyrażają zgodę, i organ wydający może udzielić zezwolenia.

Organy państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie, mogą przekazać organom wydającym swoje uwagi w terminie określonym w akapicie pierwszym.

3. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie czterech miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.

4. Zezwolenie jest wydawane, z wyjątkiem przypadków, gdy:
- a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi będącej przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów będących bezpośrednio w jego dyspozycji;
  - b) wnioskodawca nie zastosował się do krajowych lub międzynarodowych przepisów w zakresie transportu drogowego, a w szczególności warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na świadczenie usług międzynarodowego przewozu drogowego osób lub dopuścił się poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców;
  - c) w przypadku wniosku o przedłużenie ważności zezwolenia nie zostały spełnione warunki zezwolenia;
  - d) państwo członkowskie decyduje na podstawie szczegółowej analizy, że dana usługa poważnie wpłynęłaby na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne zgodnie z prawem wspólnotowym na danych bezpośrednich odcinkach. W takim przypadku państwo członkowskie określa kryteria o niedyskryminującym charakterze w celu stwierdzenia, czy usługa, której dotyczy wniosek, poważnie wpłynęłaby na rentowność wyżej wspomnianej porównywalnej usługi, i na żądanie Komisji powiadamia ją o nich;
  - e) państwo członkowskie stwierdzi na podstawie szczegółowej analizy, że głównym celem usługi nie jest przewóz osób pomiędzy przystankami położonymi w różnych państwach członkowskich.

W przypadku gdy istniejąca międzynarodowa usługa przewozu autokarowego lub autobusowego poważnie wpływa na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne, zgodnie z prawem wspólnotowym, na danych bezpośrednich odcinkach, z wyjątkowych przyczyn, których nie można było przewidzieć w chwili wydawania zezwolenia, państwo członkowskie może, za zgodą Komisji, zawiesić lub cofnąć zezwolenie na świadczenie międzynarodowej usługi przewozu autobusowego lub autokarowego po powiadomieniu przewoźnika z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.

Fakt, że przewoźnik oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, albo fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych, nie mogą same w sobie stanowić uzasadnienia dla odmownego rozpatrzenia wniosku.

5. Organ wydający oraz właściwe organy wszystkich państw członkowskich współdziałające w celu osiągnięcia zgody przewidzianej w ust. 1 mogą odmownie rozpatrzyć wniosek jedynie z powodów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

6. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w ust. 1 – 5 organ wydający udziela zezwolenia lub w odpowiedniej formie odmawia udzielenia zezwolenia.

Decyzje o odmownym rozpatrzeniu wniosku zawierają uzasadnienie. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom transportowym możliwość złożenia zażalenia w przypadku gdy ich wniosek został rozpatrzony odmownie.

Organ wydający informuje wszystkie organy, o których mowa w ust. 1, o swojej decyzji poprzez przekazanie im kopii każdego zezwolenia.

7. Jeżeli w wyniku zastosowania procedury mającej na celu osiągnięcie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, organ wydający nie może podjąć decyzji w sprawie wniosku, sprawa może zostać przekazana Komisji w terminie dwóch miesięcy od daty poinformowania o negatywnej decyzji przez co najmniej jedno państwo członkowskie, o którego opinię zwrócono się zgodnie z ust. 1.

8. Po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi Komisja w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji od organu wydającego podejmuje decyzję, która staje się skuteczna po trzydziestu dniach od powiadomienia zainteresowanych państw członkowskich.

9. Decyzja Komisji ma zastosowanie do czasu, kiedy zostanie osiągnięte porozumienie między zainteresowanymi państwami członkowskimi.

#### Artykuł 9

##### **Przedłużenie ważności i zmiana zezwolenia**

Artykuł 8 stosuje się odpowiednio do wniosków o przedłużenie ważności zezwoleń lub o zmianę warunków, na jakich świadczone muszą być usługi wymagające zezwolenia.

W przypadku nieznacznych zmian w warunkach prowadzenia działalności, szczególnie przy dostosowaniu częstotliwości, wysokości opłat lub rozkładów jazdy, organ wydający obowiązany jest jedynie do przekazania innym zainteresowanym państwom członkowskim informacji dotyczącej zmiany.

Zainteresowane państwa członkowskie mogą uzgodnić, że organ wydający sam podejmie decyzje o zmianach warunków, na jakich świadczona jest usługa.

#### Artykuł 10

##### **Wygaśnięcie zezwolenia**

1. Nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego<sup>(1)</sup>, zezwolenie na wykonywanie usług regularnych wygasa z upływem okresu ważności lub trzy miesiące od dnia otrzymania przez organ wydający oświadczenia posiadacza zezwolenia o zamiarze wycofania się ze świadczenia usługi. Takie oświadczenie zawiera odpowiednie uzasadnienie.

2. W przypadku gdy zapotrzebowanie na daną usługę przestało istnieć, przewidziany w ust. 1 okres, który musi upłynąć od złożenia oświadczenia, wynosi miesiąc.

3. Organ wydający informuje właściwe organy pozostałych zainteresowanych państw członkowskich o wygaśnięciu zezwolenia.

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



4. Posiadacz zezwolenia informuje użytkowników korzystających z danej usługi o swoim wycofaniu się z jej świadczenia z miesięcznym wyprzedzeniem za pomocą właściwych ogłoszeń.

#### Artykuł 11

### Obowiązki przewoźników

1. Z wyjątkiem przypadków siły wyższej, przewoźnik wykonujący usługi regularne jest zobowiązany, do czasu wygaśnięcia zezwolenia, do podjęcia wszelkich środków w celu zagwarantowania usług transportowych spełniających normy ciągłości, regularności i zdolności przewozowych, a także spełniania innych warunków, określonych przez właściwy organ zgodnie z art. 6 ust. 3.

2. Przewoźnik podaje do wiadomości trasę przejazdu, przystanki, rozkład jazdy, wysokości opłat oraz warunki przewozu w sposób zapewniający łatwy dostęp do informacji dla wszystkich użytkowników.

3. Nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, zainteresowane państwa członkowskie mają możliwość dokonywania zmian warunków prowadzenia działalności dotyczących usługi regularnej za wspólnym porozumieniem i w porozumieniu z posiadaczem zezwolenia.

#### ROZDZIAŁ IV

### USŁUGI OKAZJONALNE I INNE USŁUGI NIETYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

#### Artykuł 12

### Dokumenty kontrolne

1. Usługi okazjonalne, z wyjątkiem usług, o których mowa w art. 5 ust. 3 akapit drugi, są wykonywane na podstawie formularza przejazdu.

2. Przewoźnik wykonujący usługi okazjonalne wypełnia formularz przejazdu przed każdym przejazdem.

3. Formularz przejazdu zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) rodzaj usługi;
- b) główna trasa przejazdu;
- c) przewoźnik lub przewoźnicy uczestniczący w świadczeniu usługi.

4. Książki formularzy przejazdu są dostarczane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, lub przez instytucje wyznaczone przez te organy.

5. Komisja określa wzór formularza przejazdu i książki formularzy przejazdu oraz sposób ich stosowania. Środki te mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

6. W przypadku szczególnych usług regularnych, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit trzeci, dokument kontrolny stanowi umowa lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia.

#### Artykuł 13

### Wycieczki lokalne

W ramach międzynarodowych usług okazjonalnych przewoźnik może wykonywać usługi okazjonalne (wycieczki lokalne) w państwie członkowskim innym niż to, w którym ma siedzibę.

Usługi takie są przeznaczone dla pasażerów zagranicznych, przewożonych uprzednio przez tego samego przewoźnika w ramach jednej z usług międzynarodowych, o których mowa w akapicie pierwszym; pasażerowie ci muszą być przewożeni tym samym pojazdem lub innym pojazdem, należącym do tego samego przewoźnika lub grupy przewoźników.

#### ROZDZIAŁ V

### KABOTAŻ

#### Artykuł 14

### Zasada ogólna

Każdy przewoźnik, który zarobkowo świadczy usługi przewozu drogowego osób oraz który posiada licencję wspólnotową, jest dopuszczony, na warunkach ustanowionych w niniejszym rozdziale oraz bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce siedziby, do wykonywania przewozów kabotażowych zgodnie z art. 15.

#### Artykuł 15

### Dopuszczalne przewozy kabotażowe

Zezwala się na wykonywanie przewozów kabotażowych w odniesieniu do następujących usług:

- a) szczególnych usług regularnych, pod warunkiem że są one objęte umową między organizatorem a przewoźnikiem;
- b) usług okazjonalnych;
- c) usług regularnych wykonywanych przez przewoźnika niemającego siedziby w przyjmującym państwie członkowskim, w ramach międzynarodowej usługi regularnej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem z wyjątkiem usług transportowych spełniających potrzeby ośrodków miejskich lub zespołów miejskich lub potrzeby transportowe między nimi a obszarami okolicznymi. Wykonywanie przewozów kabotażowych nie może odbywać się niezależnie od takich usług międzynarodowych.

#### Artykuł 16

### Przepisy dotyczące przewozów kabotażowych

1. O ile inne przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim w odniesieniu do następujących dziedzin:

- a) warunków dotyczących umów przewozu;
- b) masy i wymiarów pojazdów;

- c) wymagań dotyczących przewozu niektórych kategorii pasażerów, a mianowicie uczniów, dzieci i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku;
- e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

Masa i wymiary, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), mogą, w odpowiednich przypadkach, przekraczać wartości obowiązujące w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, jednak w żadnym przypadku nie mogą przekraczać limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub charakterystyki technicznej podanej w dowodach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/53/WE.

2. O ile inne przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych, które stanowią część usług transportowych przewidzianych w art. 15 lit. c), podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim, odnoszącym się do zezwoleń, procedur przetargowych, obsługiwanych tras oraz regularności, ciągłości i częstotliwości usług, jak również przebiegu trasy.

3. W odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych do przewozów kabotażowych obowiązują normy techniczne dotyczące konstrukcji i wyposażenia określone dla pojazdów dopuszczonych do ruchu w transporcie międzynarodowym.

4. Krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, o których mowa w ust. 1 i 2, są stosowane wobec przewoźników niemających siedziby w danym państwie członkowskim na takich samych warunkach, jakie obowiązują przewoźników posiadających siedzibę w przyjmującym państwie członkowskim, aby zapobiec wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.

#### Artykuł 17

##### **Dokumenty kontrolne w przewozach kabotażowych**

1. Przewozy kabotażowe w formie usług okazjonalnych wykonywane są na podstawie formularza przejazdu, o którym mowa w art. 12; formularz przejazdu jest przechowywany w pojeździe oraz okazywany na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.
2. W formularzu przejazdu podaje się następujące informacje:
  - a) miejsca wyjazdu i przyjazdu w ramach usługi;
  - b) datę wyjazdu i datę zakończenia usługi.
3. Formularze przejazdu są przekazywane w książkach, o których mowa w art. 12, poświadczonych przez właściwy organ lub podmiot w państwie członkowskim siedziby.
4. W przypadku szczególnych usług regularnych dokument kontrolny stanowi umowa zawarta między przewoźnikiem a organizatorem transportu lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia.

Jednakże formularz przejazdu jest wypełniany w formie miesięcznego zestawienia.

5. Formularze przejazdu są zwracane właściwemu organowi lub podmiotowi w państwie członkowskim siedziby zgodnie z procedurami określonymi przez ten organ lub podmiot.

#### ROZDZIAŁ VI

##### **KONTROLE I KARY**

#### Artykuł 18

##### **Bilety na przejazd**

1. Przewoźnicy wykonujący usługi regularne, z wyłączeniem szczególnych usług regularnych, wystawiają bilet na przejazd pojedynczy albo zbiorowy, określający:

- a) miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu, a także, w stosownych przypadkach, przejazd powrotny;
- b) okres ważności biletu;
- c) opłatę za przejazd.

2. Bilet na przejazd przewidziany w ust. 1 jest okazywany na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

#### Artykuł 19

##### **Kontrola na drogach i w przedsiębiorstwach**

1. Zezwolenie lub dokument kontrolny są przechowywane w pojeździe i okazywane na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

2. Przewoźnicy obsługujący międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób umożliwiają przeprowadzenie wszelkich kontroli mających na celu zapewnienie prawidłowego wykonywania przewozów, szczególnie w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia upoważnieni funkcjonariusze służb kontrolnych są uprawnieni do:

- a) sprawdzania ksiąg i innych dokumentów, dotyczących działalności przedsiębiorstw transportowych;
- b) sporządzania kopii lub wyciągów z ksiąg i dokumentów na miejscu;
- c) dostępu do wszystkich lokali, terenów i pojazdów przedsiębiorstwa;
- d) żądania przedstawienia wszelkich informacji zawartych w księgach, dokumentach lub bazach danych.

#### Artykuł 20

##### **Wzajemna pomoc**

Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w zapewnianiu stosowania niniejszego rozporządzenia i jego monitorowania. Dokonują one wymiany informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

## Artykuł 21

**Cofnięcie licencji wspólnotowej i zezwolenia**

1. Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, cofają licencję wspólnotową, jeśli posiadacz licencji:

- a) przestał spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1; lub
- b) podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji wspólnotowej.

2. Organ wydający cofa zezwolenie, jeśli posiadacz zezwolenia przestał spełniać warunki, na których podstawie zezwolenie zostało wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, szczególnie jeśli wymaga tego państwo członkowskie, w którym przewoźnik ma siedzibę. Organ zawiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy zainteresowanego państwa członkowskiego.

## Artykuł 22

**Karanie naruszeń przez państwo członkowskie siedziby**

1. W przypadku poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego, które miało miejsce lub zostało stwierdzone w dowolnym państwie członkowskim, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku, oraz w przypadku świadczenia bez zezwolenia usług równoległych bądź tymczasowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 akapit piąty, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się naruszenia, podejmują odpowiednie dla danego przypadku działania, które mogą obejmować ostrzeżenie, jeśli jest ono przewidziane w prawie krajowym. Może to, między innymi, doprowadzić do nałożenia następujących sankcji administracyjnych:

- a) tymczasowego lub stałego cofnięcia niektórych lub wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej;
- b) tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.

Sankcje te mogą być określane po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej, oraz całkowitą liczbę posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii tej licencji.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby informują właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenie, tak szybko jak to możliwe, i nie później niż w ciągu sześciu tygodni od wydania ostatecznej decyzji w danej sprawie, czy należy nałożyć sankcje i które z sankcji przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu zostały nałożone.

Jeżeli takie sankcje nie zostały nałożone, właściwe organy państwa członkowskiego podają tego powody.

3. Właściwe organy zapewniają, aby całość nałożonych na przewoźnika sankcji była proporcjonalna do naruszenia lub naruszeń, w związku z którymi je nałożono, uwzględniając wszelkie sankcje nałożone za to samo naruszenie w państwie członkowskim, w którym stwierdzono naruszenie.

4. Niniejszy artykuł nie narusza możliwości wszczęcia postępowania przed sądem krajowym przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. W przypadku wszczęcia takiego postępowania właściwy organ informuje o nim właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenie.

5. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od każdej sankcji administracyjnej nałożonej na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

## Artykuł 23

**Karanie naruszeń przez przyjmujące państwo członkowskie**

1. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego uzyskały informację o poważnym naruszeniu niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego przez przewoźnika niemającego tam siedziby, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w terminie sześciu tygodni od ostatecznej decyzji, właściwym organom państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, następujące informacje:

- a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia;
- b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz
- c) nałożone i wykonane sankcje.

Właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą zażądać od właściwych organów państwa członkowskiego siedziby nałożenia sankcji administracyjnych zgodnie z art. 22.

2. Nie naruszając możliwości wszczęcia postępowania karnego, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą nałożyć sankcje na przewoźników niemających tam siedziby, którzy podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszyli niniejsze rozporządzenie lub wspólnotowe albo krajowe przepisy w zakresie transportu drogowego. Sankcje te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego oraz mogą między innymi obejmować upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, w którym miało miejsce naruszenie.

3. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania od sankcji administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

## Artykuł 24

**Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych**

Państwa członkowskie zapewniają wpisanie do krajowego rejestru elektronicznego wszelkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, za które odpowiedzialni są przewoźnicy mający siedzibę na ich terytorium, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia kar przez którekolwiek państwo członkowskie lub do czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej lub jej kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem. Wpisy do rejestru dotyczące tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej pozostają w bazie danych przez okres co najmniej dwóch lat od daty upływu okresu cofnięcia w przypadku cofnięcia tymczasowego, lub od daty cofnięcia w przypadku cofnięcia trwałego.

## ROZDZIAŁ VII

## WYKONANIE

## Artykuł 25

**Porozumienia między państwami członkowskimi**

1. Państwa członkowskie mogą zawierać dwustronne i wielostronne porozumienia dotyczące dalszej liberalizacji usług wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia, szczególnie odnośnie do systemu zezwoleń i uproszczenia bądź likwidacji dokumentów kontrolnych, w szczególności w regionach przygranicznych.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich porozumieniach zawartych zgodnie z ust. 1.

## Artykuł 26

**Procedura komitetu**

1. Komisję wspiera komitet ustanowiony na podstawie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym <sup>(1)</sup>.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i ust. 5 lit. b) oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

## Artykuł 27

**Sankcje**

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te powinny być skuteczne, współmierne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych przepisach Komisję w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz powiadamiają ją niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce jego siedziby.

## Artykuł 28

**Sprawozdawczość**

1. Co dwa lata państwa członkowskie informują Komisję o liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych wydanych w poprzednim roku oraz o całkowitej liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych ważnych na końcu tego okresu sprawozdawczego. Informacja ta podawana jest oddzielnie dla każdego państwa przeznaczenia usługi regularnej. Państwa członkowskie również przekazują Komisji dane dotyczące wykonywania przewozów kabotażowych w formie szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych wykonanych podczas okresu sprawozdawczego przez przewoźników mających siedzibę w tych państwach.

2. Co dwa lata właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego przesyłają Komisji dane statystyczne dotyczące liczby zezwoleń wydanych na wykonywanie przewozów kabotażowych w formie usług regularnych, o których mowa w art. 15 lit. c).

3. Komisja określa wzór tabeli, którą należy stosować do przekazywania danych statystycznych, o których mowa w ust. 2. Środki te mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.

4. Państwa członkowskie informują Komisję nie później niż do dnia 31 stycznia każdego roku o liczbie przewoźników posiadających licencję wspólnotową w dniu 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem odpowiadających liczbie pojazdów w eksploatacji na ten dzień.

## Artykuł 29

**Zmiana rozporządzenia (WE) nr 561/2006**

W art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6a. W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca wykonujący pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób, zdefiniowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych <sup>(\*)</sup> może odłożyć tygodniowy okres wypoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:

a) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny w państwie członkowskim lub państwie trzecim, do którego zastosowania ma niniejsze rozporządzenie, innym niż państwo, w którym rozpoczęło się świadczenie usługi;

b) po skorzystaniu z odstępstwa kierowca korzysta z:

(i) dwóch regularnych tygodniowych okresów odpoczynku; albo

- (ii) jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 24 godziny. Skrócenie jest jednak rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia po zakończeniu okresu odstępstwa;
- c) po dniu 1 stycznia 2014 r., jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące, zgodnie z wymogami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85; oraz
- d) po dniu 1 stycznia 2014 r., w przypadku prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 06.00, pojazd obsługuje kilku kierowców lub okres prowadzenia pojazdu określony w art. 7 zostaje skrócony do trzech godzin.

Komisja ściśle kontroluje korzystanie z niniejszego odstępstwa, by zapewnić utrzymanie bardzo rygorystycznych warunków bezpieczeństwa drogowego, zwłaszcza poprzez sprawdzanie, czy łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w okresie objętym odstępstwem nie jest zbyt długi. W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja sporządza sprawozdanie oceniające konsekwencje odstępstwa w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz kwestii społecznych. Jeżeli Komisja uzna to za stosowne, zaproponuje zmianę niniejszego rozporządzenia w tym zakresie.

(\*) Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.”

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący  
J. BUZEK

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. MALMSTRÖM

## ROZDZIAŁ VIII

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 30

#### Uchylenia

Niniejszym uchyla się rozporządzenia (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń uznaje się za odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.

#### 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 dnia 4 grudnia 2011 r., z wyjątkiem art. 29, który stosuje się od dnia 4 czerwca 2010 r.

## ZAŁĄCZNIK I

**Cechy zabezpieczające licencji wspólnotowej**

Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:

- hologram,
  - specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym,
  - co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widoczne tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki),
  - wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory,
  - podwójną numerację: numer seryjny i numer wydania,
  - zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym.
-

## ZAŁĄCZNIK II

## Wzór licencji wspólnotowej

## WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

(a)

(Papier celulozowy w kolorze jasnoniebieskim Pantone, o formacie DIN A4, 100 g/m<sup>2</sup> lub więcej)

(Pierwsza strona licencji)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającego licencję)

Znak wyróżniający państwo członkowskie <sup>(1)</sup> wydające licencję
--

Nazwa właściwego organu lub podmiotu
--------------------------------------

LICENCJA nr ...

(lub)

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA nr

dotycząca międzynarodowego autobusowego i autokarowego zarobkowego przewozu osób

Posiadacz niniejszej licencji <sup>(2)</sup> .....

.....

.....

jest uprawniony do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego osób na terytorium Wspólnoty zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych oraz zgodnie z postanowieniami ogólnymi niniejszej licencji.

Uwagi: .....	
.....	
Niniejsza licencja jest ważna od .....	do .....
Wydano w .....	dnia .....
..... <sup>(3)</sup>	

<sup>(1)</sup> Znakami wyróżniającymi państw członkowskich są: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Republika Czeska, (DK) Dania, (D) Niemcy, (EST) Estonia, (IRL) Irlandia, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (I) Włochy, (CY) Cypr, (LV) Łotwa, (LT) Litwa, (L) Luksemburg, (H) Węgry, (MT) Malta, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, 2 (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.

<sup>(2)</sup> Imię i nazwisko, nazwa lub firma oraz pełny adres przewoźnika.

<sup>(3)</sup> Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego licencję.

(b)

(Druga strona licencji)

(Tekst w języku(-ach) urzędowym(-ych) lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego wydającego licencję)

**POSTANOWIENIA OGÓLNE**

1. Niniejsza licencja została wydana na mocy rozporządzenia (WE) nr 1073/2009.
2. Niniejsza licencja została wydana przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika zarobkowego, który:
  - a) jest uprawniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozów autokarowych i autobusowych stanowiących usługi regularne, w tym szczególnie usługi regularne lub usługi okazjonalne;
  - b) spełnia warunki określone zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi dopuszczenia do zawodu przewoźnika drogowego osób w transporcie krajowym i międzynarodowym;
  - c) spełnia wymogi prawne dotyczące kierowców oraz pojazdów.
3. Niniejsza licencja umożliwia międzynarodowy autobusowy i autokarowy zarobkowy przewóz osób na wszystkich połączeniach transportowych dla przejazdów na terytorium Wspólnoty:
  - a) w przypadku gdy miejsce odjazdu oraz miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
  - b) gdzie miejsce odjazdu oraz miejsce przyjazdu znajduje się w tym samym państwie członkowskim, z zabieraniem pasażerów w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim lub dowożeniem ich tam;
  - c) z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie;
  - d) pomiędzy państwami trzecimi z tranzytem poprzez terytorium co najmniej jednego państwa członkowskiego;oraz pustych przejazdów w związku z transportem na warunkach określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009.

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium państw członkowskich, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenia nie stosuje się do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli niezbędna umowa pomiędzy Wspólnotą i danym państwem trzecim nie została zawarta.

4. Niniejsza licencja jest imienna i nie może być przenoszona.
5. Niniejsza licencja może być cofnięta przez właściwe organy państwa członkowskiego, które ją wydało, w szczególności, jeśli przewoźnik:
  - a) przestanie spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009;
  - b) podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji wspólnotowej lub przedłużenia jej ważności;
  - c) dopuścił się poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego w którymkolwiek z państw członkowskich, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców, oraz w przypadku świadczenia usług równoległych lub tymczasowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 akapit piąty rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dokonał naruszenia, mogą między innymi cofnąć licencję wspólnotową lub tymczasowo lub trwale cofnąć niektóre lub wszystkie poświadczony za zgodność z oryginałem kopie licencji wspólnotowej.

Sankcje te są ustalane odpowiednio do wagi naruszenia dokonanego przez posiadacza licencji wspólnotowej oraz do całkowitej liczby posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii tej licencji.



6. Oryginał licencji musi być przechowywany przez przewoźnika. Kopia licencji poświadczona za zgodność z oryginałem musi znajdować się w pojeździe podczas wykonywania przewozu międzynarodowego.
7. Niniejsza licencja musi być okazana na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.
8. Posiadacz licencji musi na terytorium każdego z państw członkowskich stosować się do obowiązujących w tym państwie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, w szczególności dotyczących transportu i ruchu drogowego.
9. „Usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry ustalone przystanki, i które są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, w stosownych przypadkach, obowiązku rezerwacji.

Na regularny charakter usługi nie mają wpływu żadne zmiany warunków świadczenia usług.

Świadczenie usług regularnych wymaga zezwolenia.

„Szczególne usługi regularne” oznaczają usługi regularne, bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów, z wyłączeniem innych pasażerów, w określonej częstotliwości i na określonych trasach; pasażerowie mogą być zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry ustalone przystanki.

Szczególne usługi regularne obejmują:

- a) przewóz pracowników pomiędzy miejscem pracy a miejscem zamieszkania;
- b) przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnej.

Fakt, że usługi szczególne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na zaliczenie ich do usług regularnych.

Świadczenie szczególnych usług regularnych nie wymaga zezwolenia, pod warunkiem że odbywa się ono na podstawie umowy zawartej pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem.

Organizacja usług równoległych lub tymczasowych, skierowanych do tych samych osób co istniejące usługi regularne, wymaga zezwolenia.

„Usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych, oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika. Organizacja usług równoległych lub tymczasowych porównywalnych z istniejącymi usługami regularnymi oraz skierowanych do tych samych osób co usługi regularne wymaga zezwolenia zgodnie z procedurą określoną w rozdziale III rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Usługi te nie tracą charakteru usług okazjonalnych ze względu na to, że świadczone są z określoną częstotliwością.

Świadczenie usług okazjonalnych nie wymagają zezwolenia.

---

## ZAŁĄCZNIK III

## TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (EWG) nr 684/92	Rozporządzenie (WE) nr 12/98	Niniejsze rozporządzenie
art. 1		art. 1
art. 2 pkt 1.1	art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 2, art. 5 ust. 1
art. 2 pkt 1.2	art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 3, art. 5 ust. 2
art. 2 pkt 1.3		art. 5 ust. 1 akapit piąty
art. 2 pkt 3.1	art. 2 ust. 3	art. 2 ust. 4, art. 5 ust. 3
art. 2 pkt 3.3		art. 5 ust. 3
art. 2 pkt 3.4		art. 5 ust. 3
art. 2 pkt 4		art. 2 ust. 5, art. 5 ust. 5
art. 3		art. 3
art. 3a		art. 4
art. 4		art. 5
art. 5		art. 6
art. 6		art. 7
art. 7		art. 8
art. 8		art. 9
art. 9		art. 10
art. 10		art. 11
art. 11		art. 12
art. 12		art. 13
art. 13		art. 5 ust. 5
	art. 1	art. 14
	art. 2 ust. 4	
	art. 3	art. 15
	art. 4	art. 16
	art. 5	art. 4 ust. 3
	art. 6	art. 17
	art. 7	art. 28 ust. 3
	art. 8	art. 26
	art. 9	
art. 14		art. 18
art. 15		art. 19
	art. 11 ust. 1	art. 20
art. 16 ust. 1		art. 21 ust. 1
art. 16 ust. 2		art. 21 ust. 2
art. 16 ust. 3		art. 22 ust. 1
art. 16 ust. 4		art. 23 ust. 1
art. 16 ust. 5		art. 22 ust. 2
	art. 11 ust. 2	art. 23 ust. 2
	art. 11 ust. 3	art. 23 ust. 2
	art. 11 ust. 4	
	art. 12	art. 22 ust. 5, art. 23

Rozporządzenie (EWG) nr 684/92	Rozporządzenie (WE) nr 12/98	Niniejsze rozporządzenie
	art. 13	
art. 16a	art. 10	art. 26
art. 17		
art. 18		art. 25
art. 19	art. 14	art. 27
art. 20		
art. 21		art. 30
art. 22	art. 15	art. 31
załącznik		załącznik II



## CENY PRENUMERATY w 2009 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	1 000 EUR/rok (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/miesiąc (*)
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	700 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	70 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	40 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	500 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	360 EUR/rok (= 30 EUR/miesiąc)
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

(\*) Pojedyncze egzemplarze: od 1 do 32 stron: 6 EUR  
od 33 do 64 stron: 12 EUR  
powyżej 64 stron: cena ustalana indywidualnie

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*.

## Sprzedaż i prenumerata

Odpłatne publikacje, wydawane przez Urząd Publikacji, dostępne są u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_pl.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm)

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

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

