



#### Spis treści

#### I Akty ustawodawcze

##### ROZPORZĄDZENIA

- ★ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1627 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wieloletniego planu odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym oraz uchylecia rozporządzenia Rady (WE) nr 302/2009** ..... 1
- ★ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE<sup>(1)</sup>** ..... 53

##### DYREKTYWY

- ★ **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE** ..... 118

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



## I

(Akty ustawodawcze)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/1627

z dnia 14 września 2016 r.

w sprawie wieloletniego planu odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym oraz uchylenia rozporządzenia Rady (WE) nr 302/2009

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem wspólnej polityki rybołówstwa, zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 <sup>(3)</sup>, jest zapewnienie takiej eksploatacji żywych zasobów wodnych, która pozwoli na osiągnięcie zrównoważonych warunków gospodarczych, środowiskowych i społecznych.
- (2) Unia jest stroną Międzynarodowej konwencji o ochronie tuńczyka atlantyckiego (zwanej dalej „Konwencją”) <sup>(4)</sup>.
- (3) W 2006 r. na 15. specjalnym posiedzeniu Międzynarodowej Komisji ds. Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego (zwanej dalej „ICCAT”), ustanowionej na mocy Konwencji, przyjęto zalecenie 06-05 ustanawiające wieloletni plan odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym, kończący się w 2022 r. (zwany dalej „planem odbudowy”). Zalecenie to weszło w życie w dniu 13 czerwca 2007 r.
- (4) W planie odbudowy uwzględniono specyfikę różnego rodzaju narzędzi i technik połowowych. Przy wdrażaniu planu odbudowy Unia i państwa członkowskie powinny dążyć do promowania działań w ramach rybołówstwa przybrzeżnego oraz stosowania narzędzi i technik połowowych, które są selektywne i mają ograniczone skutki dla środowiska, w tym narzędzi i technik stosowanych w tradycyjnym łodziowym rybołówstwie przybrzeżnym, tym samym przyczyniając się do zapewnienia odpowiedniego poziomu życia lokalnych społeczności.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 383 z 17.11.2015, s. 100.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 czerwca 2016 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 18 lipca 2016 r.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 22).

<sup>(4)</sup> Międzynarodowa konwencja o ochronie tuńczyka atlantyckiego (Dz.U. L 162 z 18.6.1986, s. 34).

- (5) Zalecenie ICCAT 06-05 wdrożono do prawa Unii rozporządzeniem Rady (WE) nr 1559/2007 <sup>(1)</sup>.
- (6) Na 16. specjalnym posiedzeniu ICCAT w 2008 r. przyjęto zalecenie 08-05 zmieniające zalecenie 06-05. W celu odbudowania zasobów tuńczyka błękitnopłetwego w zaleceniu 08-05 przewidziano stopniowe zmniejszenie poziomu całkowitego dopuszczalnego połowu w okresie od 2007 do 2011 r., ograniczenia połowów na pewnych obszarach i w pewnych okresach, nowy minimalny rozmiar tuńczyka błękitnopłetwego, środki dotyczące rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego, środki dotyczące możliwości związanych z połowem i hodowlą, a także wzmocnienie systemu wspólnej międzynarodowej kontroli ICCAT.
- (7) Zalecenie ICCAT 08-05 wdrożono do prawa Unii rozporządzeniem Rady (WE) nr 302/2009 <sup>(2)</sup>.
- (8) Na 17. specjalnym posiedzeniu ICCAT w 2010 r. przyjęto zalecenie 10-04 zmieniające zalecenie 08-05. W celu odbudowania zasobów tuńczyka błękitnego w zaleceniu 10-04 ustanowiono dalsze obniżenie poziomu całkowitego dopuszczalnego połowu i zdolności połowowej oraz zaostrzono środki kontroli, w szczególności w odniesieniu do operacji transferu i umieszczania w sadzach. Przewidziano w nim także dodatkowe doradztwo ze strony Stałego Komitetu ds. Badań Naukowych i Statystyki z ICCAT (zwanego dalej „SCRS”) w 2012 r. w zakresie identyfikacji tarlisk i tworzenia rezerwatów.
- (9) Aby dokonać wdrożenia zmienionych międzynarodowych środków ochronnych ustanowionych w zaleceniu 10-04 do prawa Unii, rozporządzenie (WE) nr 302/2009 zostało zmienione rozporządzeniem (UE) nr 500/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup>.
- (10) Na 18. specjalnym posiedzeniu ICCAT w 2012 r. przyjęto zalecenie 12-03 zmieniające zalecenie 10-04. W celu wzmocnienia skuteczności planu odbudowy w zaleceniu 12-03 ustanowiono środki techniczne w odniesieniu do operacji transferu i umieszczania w sadzach żywego tuńczyka błękitnopłetwego, nowych wymogów dotyczących raportów połowowych oraz wdrażania programu obserwatorów regionalnych ICCAT i zmian w okresach połowu. Ponadto wzmocniona została rola Stałego Komitetu ds. Badań Naukowych i Statystyki w odniesieniu do oceny zasobów tuńczyka błękitnopłetwego.
- (11) Na 23. posiedzeniu zwyczajnym w 2013 r. ICCAT przyjęła zalecenie 13-07 zmieniające zalecenie 12-03, wprowadzając niewielkie zmiany okresów połowu, które nie wpływają na flotę unijną. Ponadto zostało przyjęte zalecenie 13-08, które stanowi uzupełnienie planu odbudowy. W zaleceniu 13-08 ustanowiono wspólną procedurę stosowania systemów kamer stereoskopowych do oszacowania ilości tuńczyka błękitnopłetwego w miejscu umieszczania w sadzach i wprowadzono elastyczną datę rozpoczęcia okresu połowu dla kliprów tuńczykowych oraz statków do połowu wędami holowanymi we wschodnim Atlantyku.
- (12) Aby dokonać wdrożenia podstawowych środków, takich jak środki dotyczące okresów połowu zawartych w zaleceniach 12-03 i 13-08 do prawa Unii, rozporządzenie (WE) nr 302/2009 zostało zmienione rozporządzeniem (UE) nr 544/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup>.
- (13) Na 19. specjalnym posiedzeniu ICCAT w 2014 r. przyjęto zalecenie 14-04 zmieniające zalecenie 13-07 i uchylające zalecenie 13-08. W planie odbudowy usprawniono niektóre z istniejących przepisów dotyczących kontroli, doprecyzowano procedury wykorzystania kamer stereoskopowych w miejscu umieszczania w sadzach i wprowadzono środki w odniesieniu do operacji wypuszczania i postępowania z martwymi rybami.
- (14) Zalecenie 14-04 jest wiążące dla Unii.
- (15) Wszelkie zmiany w planie odbudowy przyjętym przez ICCAT w latach 2012, 2013 i 2014, które nie zostały jeszcze wdrożone, należy wdrożyć do prawa Unii. Ponieważ przedmiotowe wdrożenie dotyczy planu obudowy, którego cele i środki zostały określone przez ICCAT, niniejsze rozporządzenie nie obejmuje całej treści wieloletnich planów w wersji zawartej w art. 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1559/2007 z dnia 17 grudnia 2007 r. ustanawiające wieloletni plan odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 520/2007 (Dz.U. L 340 z 22.12.2007, s. 8).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 302/2009 z dnia 6 kwietnia 2009 r. dotyczące wieloletniego planu odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 43/2009 i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1559/2007 (Dz.U. L 96 z 15.4.2009, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 500/2012 z dnia 13 czerwca 2012 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 302/2009 dotyczące wieloletniego planu odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym (Dz.U. L 157 z 16.6.2012, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 544/2014 z dnia 15 maja 2014 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 302/2009 dotyczące wieloletniego planu odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym (Dz.U. L 163 z 29.5.2014, s. 7).

- (16) Rozporządzenie (UE) nr 1380/2013 ustanawia pojęcie minimalnych rozmiarów odniesienia do celów ochrony. Aby zapewnić spójność, pojęcie minimalnych rozmiarów przyjęte przez ICCAT powinno zostać transponowane do prawa Unii jako minimalne rozmiary odniesienia do celów ochrony. W konsekwencji odniesienia do minimalnych rozmiarów tuńczyka błękitnopłetwego w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2015/98<sup>(1)</sup> powinny być odczytywane jako odniesienia do minimalnych rozmiarów odniesienia do celów ochrony w niniejszym rozporządzeniu.
- (17) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących operacji transferu, umieszczania w sadzach oraz rejestrowania i zgłaszania działań dotyczących tonarów i działań statków, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(2)</sup>.
- (18) Niektóre przepisy rozporządzenia (WE) nr 302/2009 przestały być aktualne, tym bardziej że kwestie w nich uregulowane są obecnie objęte innymi aktami Unii. Inne przepisy należy uaktualnić w celu uwzględnienia zmian w ustawodawstwie, w szczególności zmian wynikających z przyjęcia rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
- (19) W szczególności, rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009<sup>(3)</sup> ustanawia unijny system kontroli, inspekcji i egzekwowania zgodnie z globalnym i zintegrowanym podejściem, tak aby zapewnić przestrzeganie wszystkich przepisów wspólnej polityki rybołówstwa, a rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 404/2011<sup>(4)</sup> określa szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia (WE) nr 1224/2009. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1005/2008<sup>(5)</sup> ustanawia wspólnotowy system zapobiegania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom oraz ich powstrzymywaniu i eliminowaniu. Akty te obejmują teraz niektóre kwestie regulowane rozporządzeniem (WE) nr 302/2009, w szczególności jego art. 33 dotyczący środków wykonawczych i załącznik VIII dotyczący transmisji danych systemu monitorowania statków (zwanego dalej „VMS”). W związku z tym nie ma potrzeby uwzględniania tych przepisów w niniejszym rozporządzeniu.
- (20) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 404/2011 współczynniki przeliczeniowe przyjęte przez SCRS stosuje się w celu obliczenia ekwiwalentu masy przetworzonego tuńczyka błękitnopłetwego, w tym do celów niniejszego rozporządzenia.
- (21) Ponadto zgodnie z art. 95 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 przyjęto decyzję wykonawczą Komisji 2014/156/UE<sup>(6)</sup>. Ta decyzja wykonawcza ustanawia między innymi docelowe wartości odniesienia i cele w zakresie kontroli połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.
- (22) W zaleceniu ICCAT 06-07 ustanowiono program pobierania próbek w celu oszacowania liczby tuńczyków błękitnopłetwych w zależności od ich rozmiarów w kontekście hodowli. Przepis ten został wdrożony przez art. 10 rozporządzenia (WE) nr 302/2009. Niniejsze rozporządzenie nie musi szczegółowo określać programu pobierania próbek, ponieważ potrzeby takiego programu pobierania próbek są obecnie w pełni objęte programami ustanowionymi na mocy pkt 83 zalecenia 14-04, które ma zostać wdrożone przez niniejsze rozporządzenie.
- (23) W celu zapewnienia jasności, uproszczenia przepisów i pewności prawa rozporządzenie (WE) nr 302/2009 powinno zostać uchylone.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/98 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie wdrożenia międzynarodowych zobowiązań Unii, o których mowa w art. 15 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013, zgodnie z Międzynarodową konwencją o ochronie tuńczyka atlantyckiego oraz z Konwencją o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na północno-zachodnim Atlantyku (Dz.U. L 16 z 23.1.2015, s. 23).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009 z dnia 20 listopada 2009 r. ustanawiające unijny system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 847/96, (WE) nr 2371/2002, (WE) nr 811/2004, (WE) nr 768/2005, (WE) nr 2115/2005, (WE) nr 2166/2005, (WE) nr 388/2006, (WE) nr 509/2007, (WE) nr 676/2007, (WE) nr 1098/2007, (WE) nr 1300/2008, (WE) nr 1342/2008 i uchylające rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE) nr 1627/94 oraz (WE) nr 1966/2006 (Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 404/2011 z dnia 8 kwietnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1224/2009 ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz.U. L 112 z 30.4.2011, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1005/2008 z dnia 29 września 2008 r. ustanawiające wspólnotowy system zapobiegania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom oraz ich powstrzymywaniu i eliminowaniu, zmieniające rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE) nr 1936/2001 i (WE) nr 601/2004 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 1093/94 i (WE) nr 1447/1999 (Dz.U. L 286 z 29.10.2008, s. 1).

<sup>(6)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji 2014/156/UE z dnia 19 marca 2014 r. ustanawiająca indywidualny program kontroli i inspekcji dla połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i Morzu Śródziemnym, włócznika w Morzu Śródziemnym oraz połowów sardynki i sardeli w północnym Adriatyku (Dz.U. L 85 z 21.3.2014, s. 15).

- (24) W celu spełnienia przez Unię jej zobowiązań międzynarodowych na mocy Konwencji, w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2015/98 przewidziano odstępstwa od obowiązku wyładunku tuńczyka błękitnopłetwego zawartego w art. 15 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013. Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 2015/98 wdraża określone przepisy zalecenia ICCAT 13-07, które ustanawiają obowiązek w zakresie odrzutów i uwalniania dla statków i tonarów dokonujących połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym w niektórych przypadkach. Niniejsze rozporządzenie nie musi zatem zawierać takich zobowiązań dotyczących odrzutów i wypuszczeń i w związku z tym pozostanie bez wpływu na analogiczne przepisy określone w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2015/98,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### ROZDZIAŁ I

#### PRZEPISY OGÓLNE

##### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie określa ogólne zasady realizacji przez Unię planu odbudowy zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 1.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do tuńczyka błękitnopłetwego (*Thunnus thynnus*) we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.

##### Artykuł 2

#### Cel

Celem niniejszego rozporządzenia, zgodnie z planem odbudowy określonym w art. 3 pkt 1, jest osiągnięcie do 2022 r. biomasy tuńczyka błękitnopłetwego odpowiadającej maksymalnemu zrównoważonemu połowowi z co najmniej 60-procentowym prawdopodobieństwem osiągnięcia tego celu.

##### Artykuł 3

#### Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „plan odbudowy” oznacza wieloletni plan odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego, który obowiązuje od 2007 r. do 2022 r. i został zalecony przez ICCAT;
- 2) „statek rybacki” oznacza każdy statek z napędem wykorzystywany lub przeznaczony do wykorzystywania w celu przemysłowej eksploatacji zasobów tuńczyka błękitnopłetwego, w tym statki łowcze, statki przetwórcze, statki wspierające, holowniki, statki przeładunkowe i statki transportowe wyposażone do celów transportu produktów z tuńczyka oraz statki pomocnicze rybołówstwa, z wyjątkiem kontenerowców;
- 3) „statek łowczy” oznacza statek wykorzystywany w celu przemysłowego połowu zasobów tuńczyka błękitnopłetwego;
- 4) „statek przetwórczy” oznacza statek, na którym produkty rybołówstwa poddaje się przed ich opakowaniem co najmniej jednej z następujących operacji: filetowanie lub krojenie, mrożenie lub przetwarzanie;
- 5) „statek pomocniczy rybołówstwa” oznacza każdy statek wykorzystywany do transportu martwego (nieprzetworzonego) tuńczyka błękitnopłetwego z sadza wykorzystywanego w transporcie lub hodowli, z okrężnicy lub tonara do wyznaczonego portu lub statku przetwórczy;
- 6) „holownik” oznacza każdy statek używany do holowania sadzów;
- 7) „statek pomocniczy” oznacza każdy inny statek rybacki, o którym mowa w pkt 2;
- 8) „aktywne połowy” oznaczają – w przypadku każdego statku łowczego i tonara – fakt, że w danym okresie połowu gatunkiem docelowym jest tuńczyk błękitnopłetwy;

- 9) „wspólna operacja połowowa” oznacza wszelkie operacje wykonywane przez co najmniej dwa sejnery, w przypadku których połowy jednego sejnera przypisuje się jednemu lub kilku innym sejnerym zgodnie z kluczem przydziału;
- 10) „operacje transferu” oznaczają:
  - (i) transfer żywego tuńczyka błękitnopłetwego z sieci statku łowczego do sadza wykorzystywanego w transporcie;
  - (ii) transfer żywego tuńczyka błękitnopłetwego z sadza wykorzystywanego w transporcie do innego sadza wykorzystywanego w transporcie;
  - (iii) transfer sadza z tuńczykiem błękitnopłetwym z holownika na inny holownik;
  - (iv) transfer żywego tuńczyka błękitnopłetwego z jednego miejsca hodowli lub tuczu do innego;
  - (v) transfer żywego tuńczyka błękitnopłetwego z tonara do sadza wykorzystywanego w transporcie;
- 11) „transfer kontrolny” oznacza każdy kolejny transfer realizowany na wniosek podmiotów zajmujących się połowami/hodowlą lub organów kontrolnych w celu sprawdzenia ilości ryb, które zostały przeniesione;
- 12) „tonar” oznacza narzędzie połowowe zakotwiczone w dnie i zazwyczaj zawierające skrzydło, które prowadzi tuńczyka błękitnopłetwego do wnętrza pułapki lub szeregu pułapek, w których jest on utrzymywany przed odławianiem;
- 13) „umieszczenie w sadzu” oznacza transfer żywego tuńczyka błękitnopłetwego z sadza wykorzystywanego w transporcie lub tonara do sadzów wykorzystywanych w hodowli;
- 14) „hodowla” oznacza umieszczenie tuńczyka błękitnopłetwego w sadzu przeznaczonym do hodowli i późniejsze karmienie w celu tuczenia i zwiększenia całkowitej biomasy;
- 15) „miejsce hodowli lub tuczu” oznacza instalację wykorzystywaną do hodowli tuńczyka błękitnopłetwego złowionego przy pomocy tonarów lub sejnerych;
- 16) „odławianie” oznacza zabijanie tuńczyka błękitnopłetwego w miejscach hodowli lub tuczu lub w tonarach;
- 17) „przeładunek” oznacza przeładowanie części lub całości ładunku ryb ze statku rybackiego na inny statek rybacki. Rozładunku martwego tuńczyka błękitnopłetwego z okrężnicy lub holownika na statki pomocnicze rybołówstwa nie uznaje się za przeładunek;
- 18) „rybołówstwo sportowe” oznacza połowy nieprzemysłowe, których uczestnicy należą do krajowej organizacji sportowej lub posiadają krajową licencję sportową;
- 19) „rybołówstwo rekreacyjne” oznacza połowy nieprzemysłowe, których uczestnicy nie należą do krajowej organizacji sportowej ani nie posiadają krajowej licencji sportowej;
- 20) „kamera stereoskopowa” oznacza kamerę z dwoma lub więcej soczewkami, z oddzielnym czujnikiem obrazu lub oddzielnymi klatkami dla każdej soczewki, pozwalającą na rejestrowanie trójwymiarowych obrazów;
- 21) „kamera kontrolna” oznacza kamerę stereoskopową lub tradycyjną kamerę wideo wykorzystywaną do celów kontroli przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu;
- 22) „BCD” lub „elektroniczny BCD” oznacza dokument połowowy dotyczący tuńczyka błękitnopłetwego. W stosownych przypadkach, odniesienie do BCD zastępuje się odniesieniem do eBCD;
- 23) „odpowiedzialne państwo członkowskie” lub „państwo członkowskie odpowiedzialne za” oznacza państwo członkowskie bandery lub państwo członkowskie, którego jurysdykcji podlega tonar lub miejsce hodowli lub tuczu, a w przypadkach gdy są one położone na pełnym morzu – państwo członkowskie, w którym operator tonara lub miejsca hodowli lub tuczu ma siedzibę;
- 24) „zadanie II” oznacza zadanie II zgodnie z definicją ICCAT w „Podręczniku terenowym w zakresie statystyki i pobierania próbek tuńczyka atlantyckiego i tuńczykopodobnych” (wydanie trzecie, ICCAT, 1990);
- 25) „CPC” oznaczają umawiające się strony konwencji oraz niebędące umawiającymi się stronami współpracujące strony, podmioty lub podmioty rybackie;
- 26) „obszar objęty Konwencją” oznacza obszar geograficzny objęty środkami ICCAT, jak określono w art. 1 Konwencji.

## Artykuł 4

**Długość statków**

Długości statków, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, należy rozumieć jako długości całkowite.

## ROZDZIAŁ II

**ŚRODKI ZARZĄDZANIA**

## Artykuł 5

**Warunki dotyczące środków zarządzania**

1. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, aby nakład połowowy jego statków łowczych i tonarów był proporcjonalny do uprawnień do połowów tuńczyka błękitnopłetwego dostępnych temu państwu członkowskiemu we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.
2. Zakazane jest przenoszenie niewykorzystanych kwot.
3. Zakazane jest czarterowanie unijnych statków rybackich do celów połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.

## Artykuł 6

**Przedkładanie rocznych planów połowowych, planów zarządzania zdolnością połowową i planów zarządzania hodowlą**

1. Do dnia 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie, którym przydzielono kwotę dla tuńczyka błękitnopłetwego, przedkładają Komisji:
  - a) roczny plan połowowy dla statków łowczych i tonarów dokonujących połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym;
  - b) roczny plan zarządzania zdolnością połowową zapewniający, by zdolność połowowa państwa członkowskiego była współmierna do przyznanej mu kwoty.
2. Komisja zestawia plany, o których mowa w ust. 1, i włącza je do unijnego planu zarządzania zdolnością połowową. Komisja przekazuje ten plan do Sekretariatu ICCAT do dnia 15 lutego każdego roku w celu omówienia i zatwierdzenia przez ICCAT.
3. Do dnia 15 kwietnia każdego roku każde państwo członkowskie, które zamierza zmienić obowiązujący plan ICCAT dotyczący zdolności w zakresie hodowli przekazuje roczny plan zarządzania hodowlą Komisji, która przekazuje go do Sekretariatu ICCAT.

## Artykuł 7

**Roczne plany połowowe**

1. W rocznym planie połowowym przedkładanym przez każde państwo członkowskie, któremu przydzielono kwotę dla tuńczyka błękitnopłetwego, ustala się kwoty przydzielone dla każdej grupy narzędzi połowowych, o których mowa w art. 11 i 12, w tym informacje dotyczące:
  - a) dla statków łowczych o długości powyżej 24 metrów wymienionych w wykazie statków, o którym mowa w art. 20 ust. 1 lit. a), indywidualne kwoty przyznane tym statkom oraz istniejące środki zapewniające zgodność z indywidualnymi kwotami połowowymi i uprawnieniami do przyłowu;
  - b) dla statków łowczych o długości poniżej 24 metrów i dla tonarów, przynajmniej kwotę przyznaną organizacjom producentów lub grupom statków dokonujących połowów z użyciem podobnych narzędzi połowowych.



2. W drodze odstępstwa od ust. 1 lit. a) indywidualne kwoty przyznane każdemu statkowi łowczemu o długości powyżej 24 metrów mogą zostać zgłoszone najpóźniej 30 dni przed rozpoczęciem okresu połowu mającego zastosowanie do każdego takiego statku.

3. Wszelkie późniejsze zmiany rocznego planu połowowego lub indywidualnych kwot przyznanych statkom łowczym o długości powyżej 24 metrów i wymienionych w wykazie, o którym mowa w art. 20 ust. 1 lit. a), są przekazywane przez zainteresowane państwo członkowskie do Komisji przynajmniej na co najmniej trzy dni przed przeprowadzeniem działania odpowiadającego tej zmianie. Komisja przekazuje taką zmianę do Sekretariatu ICCAT co najmniej 48 godzin przed przeprowadzeniem działania odpowiadającego tej zmianie.

#### Artykuł 8

### Przydział uprawnień do połowów

Zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013 przy przydzielaniu uprawnień do połowów dostępnych państwom członkowskim państwa członkowskie stosują przejrzyste i obiektywne kryteria, między innymi kryteria o charakterze środowiskowym, społecznym i ekonomicznym, oraz dążą do sprawiedliwego podziału kwot krajowych pomiędzy różne segmenty floty, uwzględniając rybołówstwo tradycyjne i tradycyjne łodziowe rybołówstwo przybrzeżne, a także do stworzenia zachęt dla unijnych statków rybackich wyposażonych w selektywne narzędzia połowowe lub stosujących techniki połowu o ograniczonym wpływie na środowisko.

#### Artykuł 9

### Plany zarządzania zdolnością połowową

1. Roczny plan zarządzania zdolnością połowową przedkładany przez każde państwo członkowskie, któremu przydzielono kwotę dla tuńczyka błękitnopłetwego, musi być zgodny z warunkami określonymi w niniejszym artykule.

2. Maksymalną liczbę tonarów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim i statków rybackich pływających pod banderą państwa członkowskiego, które mogą poławiać, zatrzymywać na statku, dokonywać przeładunku, transportu lub wyładunku tuńczyka błękitnopłetwego, ustala się zgodnie z Traktatem o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) oraz art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.

3. Maksymalna liczba i odpowiadająca jej pojemność brutto statków rybackich pływających pod banderą danego państwa członkowskiego uczestniczących w połowach tuńczyka błękitnopłetwego zostaje ograniczona do liczby – oraz całkowitej odpowiadającej jej pojemności brutto – statków rybackich pływających pod banderą tego państwa członkowskiego, które poławiały, zatrzymywały na statku, dokonywały przeładunku, transportu lub wyładunku tuńczyka błękitnopłetwego od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 1 lipca 2008 r. Ograniczenie to stosuje się do statków łowczych w zależności od rodzaju narzędzia połowowego.

4. W odniesieniu do statków upoważnionych do połowów tuńczyka błękitnopłetwego na mocy odstępstwa, o którym mowa w art. 14 ust. 2, w załączniku I określono dodatkowe warunki ustalania maksymalnej liczby statków rybackich.

5. Maksymalna liczba tonarów danego państwa członkowskiego uczestniczących w połowach tuńczyka błękitnopłetwego jest ograniczona do liczby tonarów upoważnionych przez to państwo członkowskie do dnia 1 lipca 2008 r.

6. W drodze odstępstwa od ust. 3 i 5 niniejszego artykułu, w odniesieniu do lat 2016 i 2017, w przypadku gdy państwo członkowskie jest w stanie wykazać, że jego zdolność połowowa może uniemożliwić mu wykorzystanie pełnej przyznanej kwoty, to państwo członkowskie może podjąć decyzję o włączeniu większej liczby statków i tonarów do swoich rocznych planów połowowych, o których mowa w art. 7.

7. W odniesieniu do lat 2016 i 2017, każde państwo członkowskie ogranicza liczbę sejnów do takiej liczby sejnów, jaka została przez nie upoważniona w roku 2013 lub 2014. Nie ma to zastosowania do sejnów działających na mocy odstępstwa określonego w art. 14 ust. 2 lit. b).

8. Przy opracowywaniu planów zarządzania zdolnością połowową, zdolność połowową każdego państwa członkowskiego oblicza się w oparciu o najlepsze współczynniki połowu przypadające na statek i rodzaj narzędzia połowowego oszacowane przez SCRS w swoim sprawozdaniu z 2009 r. i uzgodnione przez ICCAT w 2010 r. na międzysesyjnym posiedzeniu komitetu zgodności ICCAT<sup>(1)</sup>. Po wszelkich zmianach tych współczynników połowu dokonanych przez SCRS państwa członkowskie zawsze stosują najnowsze współczynniki połowu uzgodnione przez ICCAT.

<sup>(1)</sup> Sprawozdanie z międzysesyjnego posiedzenia komitetu zgodności, Madryt, Hiszpania, 24–26 lutego 2010 r., pkt 5 i dodatek 3 do załącznika 4.2.

*Artykuł 10***Plany zarządzania hodowlą**

1. Roczny plan zarządzania hodowlą przedkładany przez każde państwo członkowskie musi być zgodny z warunkami określonymi w niniejszym artykule.
2. Maksymalną zdolność w zakresie hodowli i tuczu tuńczyka błękitnopłetwego dla każdego państwa członkowskiego oraz maksymalną wprowadzaną ilość złowionego dzikiego tuńczyka błękitnopłetwego, którą każde państwo członkowskie może rozdzielić między swoje farmy, określa się zgodnie z TFUE oraz art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
3. Maksymalna zdolność państwa członkowskiego w zakresie hodowli i tuczu tuńczyka błękitnopłetwego zostaje ograniczona do zdolności w zakresie hodowli i tuczu tuńczyka błękitnopłetwego w miejscach hodowli lub tuczu tego państwa członkowskiego, które były zarejestrowane w rejestrze miejsc hodowli lub tuczu ICCAT lub dopuszczone i zgłoszone ICCAT w dniu 1 lipca 2008 r.
4. Maksymalna ilość złowionego dzikiego tuńczyka błękitnopłetwego wprowadzana do miejsc hodowli lub tuczu danego państwa członkowskiego zostaje ograniczona do poziomu ilości wprowadzanych i zarejestrowanych w ICCAT przez miejsca hodowli lub tuczu tego państwa członkowskiego w latach 2005, 2006, 2007 lub 2008.
5. W granicach maksymalnej wprowadzanej ilości złowionego dzikiego tuńczyka błękitnopłetwego, o której mowa w ust. 4, każde państwo członkowskie przydziela maksymalne roczne ilości możliwe do wprowadzenia w jego miejscach hodowli lub tuczu.

## ROZDZIAŁ III

**ŚRODKI TECHNICZNE**

## SEKCJA I

**Sezony połowowe***Artykuł 11***Taklowce, sejnery, trawlerzy do połowów pelagicznych, tonary oraz rybołówstwo sportowe i rekreacyjne**

1. Połowy tuńczyka błękitnopłetwego prowadzone we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym przez duże statki łowcze o długości powyżej 24 m poławiające gatunki pelagiczne takłami oceanicznymi są dozwolone od dnia 1 stycznia do dnia 31 maja, z wyjątkiem obszaru na zachód od 10° W i na północ od 42° N oraz obszaru norweskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, gdzie tego rodzaju połowy są dozwolone w okresie od dnia 1 sierpnia do dnia 31 stycznia.
2. Połowy tuńczyka błękitnopłetwego okrężnicami we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym są dozwolone od dnia 26 maja do dnia 24 czerwca, z wyjątkiem obszaru norweskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, gdzie tego rodzaju połowy są dozwolone w okresie od dnia 25 czerwca do dnia 31 października.
3. Połowy tuńczyka błękitnopłetwego trawlerami do połowów pelagicznych we wschodnim Atlantyku są dozwolone od dnia 16 czerwca do dnia 14 października.
4. Połowy sportowe i rekreacyjne tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym są dozwolone w okresie od dnia 16 czerwca do dnia 14 października.
5. Zezwala się na połowy tuńczyka błękitnopłetwego narzędziami innymi niż narzędzia, o których mowa w ust. 1–4 niniejszego artykułu i w art. 12, w tym tonarami, przez cały rok, zgodnie ze środkami ICCAT w zakresie zarządzania i ochrony.

*Artykuł 12***Klipry tuńczykowe oraz statki do połowu wędami holowanymi**

1. Połowy tuńczyka błękitnopłetwego kliprami tuńczykowymi oraz statkami do połowu wędami holowanymi we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym są dozwolone od dnia 1 lipca do dnia 31 października.

2. Pod warunkiem że nie będzie to miało wpływu na ochronę tarlisk oraz że całkowity czas trwania okresu połowu dla tych rodzajów połowów nie przekroczy czterech miesięcy, każde państwo członkowskie może zdecydować o innej dacie rozpoczęcia połowów dla kliprów tuńczykowych oraz statków do połowu wędami holowanymi pływających pod ich banderą i działających na wschodnim Atlantyku.

3. Każde państwo członkowskie określa w swoim rocznym planie połowowym, o którym mowa w art. 7, czy daty rozpoczęcia tych połowów zostały zmienione, jak również podaje współrzędne odnośnych obszarów.

#### SEKCJA 2

### **Minimalny rozmiar odniesienia do celów ochrony, przypadkowe połowy i przyłowy**

#### Artykuł 13

### **Obowiązek wyładunku**

Przepisy niniejszej sekcji pozostają bez uszczerbku dla art. 15 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013, w tym dla wszelkich obowiązujących odstępstw od tego artykułu.

#### Artykuł 14

### **Minimalny rozmiar odniesienia do celów ochrony**

1. Minimalny rozmiar odniesienia do celów ochrony tuńczyka błękitnopłetwego złowionego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym wynosi 30 kg lub 115 cm długości ogonowej.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 przy następujących połowach minimalny rozmiar odniesienia do celów ochrony tuńczyka błękitnopłetwego wynosi 8 kg lub 75 cm długości ogonowej:

- a) tuńczyk błękitnopłetwy poławiany we wschodnim Atlantyku kliprami tuńczykowymi i statkami do połowu wędami holowanymi;
- b) tuńczyk błękitnopłetwy poławiany w Morzu Adriatyckim do celów hodowli;
- c) tuńczyk błękitnopłetwy poławiany w Morzu Śródziemnym w ramach tradycyjnego łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego świeżych ryb kliprami tuńczykowymi, takłowcami i statkami do połowu ręcznego bez wędziska.

3. Specjalne warunki mające zastosowanie do odstępstwa, o którym mowa w ust. 2, określono w załączniku I.

4. Zainteresowane państwa członkowskie wydają specjalne zezwolenia statkom, które będą poławiały na mocy odstępstwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Statki, których to dotyczy, wskazuje się w wykazie statków łowczych, o którym mowa w art. 20 ust. 1 lit. a). W tym celu stosuje się przepisy art. 20 i 21.

#### Artykuł 15

### **Przypadkowe połowy**

1. Z zastrzeżeniem art. 14 ust. 1, dla wszystkich statków łowczych i tonarów dokonujących aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego dozwolone są przypadkowe połowy tuńczyka błękitnopłetwego o masie między 8 a 30 kg lub długości ogonowej między 75 a 115 cm wynoszące maksymalnie 5%.

2. Odsetek 5 %, o którym mowa w ust. 1, oblicza się na podstawie całkowitego połowu tuńczyka błękitnopłetwego w liczbie sztuk zatrzymanych na statku lub znajdujących się w tonarze w dowolnym momencie po każdej operacji połowowej.

3. Przypadkowe połowy odlicza się z kwoty państwa członkowskiego odpowiedzialnego za dany statek łowczy lub tonar.

- Przypadkowe połowy tuńczyka błękitnopłetwego podlegają przepisom art. 25, 30, 31 i 32.

#### Artykuł 16

#### **Przyłów**

- Każde państwo członkowskie przewiduje przyłów tuńczyka błękitnopłetwego w ramach swojej kwoty i informuje o tym Komisję, przekazując jej plan połowowy. Taki przepis zapewnia odliczenie wszystkich martwych ryb od kwoty danego państwa członkowskiego.
- Unijne statki rybackie nieprowadzące aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego starają się, by w dowolnym momencie w następstwie operacji połowowej przyłów tuńczyka błękitnopłetwego nie przekroczył 5 % całkowitego połowu na statku, wyrażonego masą lub liczbą ryb. Obliczanie tego odsetka w oparciu o liczbę ryb ma zastosowanie wyłącznie do tuńczyka i gatunków tuńczykopodobnych, którymi zarządza ICCAT. Każde państwo członkowskie odlicza od swojej kwoty wszystkie martwe ryby z przyłówów.
- W przypadku państw członkowskich bez kwoty tuńczyka błękitnopłetwego, odpowiednie przyłowy odlicza się od specjalnej unijnej kwoty przyłówów tuńczyka błękitnopłetwego określonej zgodnie z TFUE oraz art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
- Jeżeli kwota przyznana państwu członkowskiemu danego statku rybackiego lub tonara została już wykorzystana, unika się wszelkich połowów tuńczyka błękitnopłetwego. Martwy tuńczyk błękitnopłetwy zostaje wyładowany cały i nieprzetworzony oraz podlega konfiskacie i odpowiednim działaniom następczym. Zgodnie z art. 29 każde państwo członkowskie corocznie przedstawia Komisji informacje na temat ilości takiego martwego tuńczyka błękitnopłetwego, a Komisja następnie przekazuje je do Sekretariatu ICCAT.
- Procedury, o których mowa w art. 27, 30, 31, 32 i 56, stosuje się do przyłówów.

#### SEKCJA 3

#### **Wykorzystywanie środków powietrznych**

#### Artykuł 17

#### **Wykorzystywanie środków powietrznych**

Zakazane jest wykorzystywanie do poszukiwań tuńczyka błękitnopłetwego wszelkich środków powietrznych, w tym samolotów, śmigłowców lub wszelkiego rodzaju bezałogowych statków powietrznych.

#### ROZDZIAŁ IV

#### **RYBOŁÓWSTWO SPORTOWE I REKREACYJNE**

#### Artykuł 18

#### **Specjalne kwoty na rybołówstwo sportowe i rekreacyjne**

Każde państwo członkowskie, któremu przydzielono kwotę dla tuńczyka błękitnopłetwego, reguluje rybołówstwo sportowe i rekreacyjne poprzez przyznanie określonej kwoty do celów tych połowów i informuje o tym Komisję, przekazując jej swój plan połowowy.

#### Artykuł 19

#### **Połowy sportowe i rekreacyjne**

- Każde państwo członkowskie posiadające kwotę tuńczyka błękitnopłetwego reguluje rybołówstwo sportowe i rekreacyjne poprzez wydawanie statkom upoważnień do połowów do celów rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego.

2. W odniesieniu do rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego, dany statek może dokonać połowu nie więcej, niż jednego tuńczyka błękitnopłetwego dziennie.
3. Każdego tuńczyka błękitnopłetwego wyladowuje się całego, oskrobanego lub wypatroszonego. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki, aby w jak największym stopniu zapewnić wypuszczanie żywego tuńczyka błękitnopłetwego, a zwłaszcza młodych osobników złowionych w ramach rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego.
4. Zakazuje się wprowadzania do obrotu tuńczyka błękitnopłetwego złowionego w ramach rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego.
5. Każde państwo członkowskie odnotowuje dane dotyczące połowów w ramach rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego, w tym masę i długość każdego tuńczyka błękitnopłetwego, i przekazuje Komisji dane za poprzedni rok do dnia 30 czerwca każdego roku. Informacje te Komisja przekazuje SCRS.
6. Każde państwo członkowskie odlicza martwe połowy z rybołówstwa sportowego i rekreacyjnego od kwot przydzielonych zgodnie z art. 7 ust. 1 i art. 18.

## ROZDZIAŁ V

### ŚRODKI KONTROLNE

#### SEKCJA 1

#### **Rejestry statków i tonarów**

#### Artykuł 20

#### **Rejestry statków**

1. Każde państwo członkowskie przekazuje co roku Komisji drogą elektroniczną, w stosownych przypadkach na jeden miesiąc przed rozpoczęciem okresów połowu, o których mowa w art. 11 i 12, a w pozostałych przypadkach na jeden miesiąc przed rozpoczęciem okresu obowiązywania upoważnienia:
  - a) wykaz wszystkich statków łowczych pływających pod jego banderą, upoważnionych do aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym poprzez wydanie upoważnienia do połowów;
  - b) wykaz wszystkich pozostałych statków rybackich, innych niż statki łowcze, pływających pod jego banderą i upoważnionych do prowadzenia działalności w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.
2. Oba wykazy są sporządzone zgodnie ze wzorem ustalonym w wytycznych w sprawie przedstawiania danych i informacji wymaganych przez ICCAT.
3. Podczas roku kalendarzowego statek rybacki może zostać umieszczony w obydwu wykazach, o których mowa w ust. 1, pod warunkiem, że nie będzie umieszczony w obydwu wykazach jednocześnie.
4. Wykazy, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zawierają nazwę statku i numer unijnego rejestru floty rybackiej (CFR), zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 26/2004 <sup>(1)</sup>.
5. Nie dopuszcza się przedkładania wykazów z mocą wsteczną. Późniejsze zmiany do wykazów, o których mowa w ust. 1, przyjmuje się podczas roku kalendarzowego tylko wówczas, jeśli udział zgłoszonego statku rybackiego został uniemożliwiony z uzasadnionych powodów operacyjnych lub ze względu na zaistnienie siły wyższej. W takiej sytuacji zainteresowane państwo członkowskie bezzwłocznie informuje o tym Komisję, dostarczając:
  - a) pełne dane statku(-ów) rybackiego(-ich) mającego(-ych) zastąpić statek, o którym mowa w ust. 1; oraz
  - b) wyczerpujący wykaz powodów uzasadniających zastąpienie i wszelkie odpowiednie dokumenty lub informacje potwierdzające.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 26/2004 z dnia 30 grudnia 2003 r. dotyczące rejestru statków rybackich Wspólnoty (Dz.U. L 5, 9.1.2004, s. 25).

6. Komisja przesyła informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, do Sekretariatu ICCAT, tak aby statki te mogły zostać wpisane do prowadzonego przez ICCAT rejestru statków łowczych upoważnionych do aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego lub do prowadzonego przez ICCAT rejestru wszystkich pozostałych statków rybackich (z wyłączeniem statków łowczych) upoważnionych do prowadzenia działalności w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego.

7. Art. 8a ust. 2, 6, 7 i 8 rozporządzenia Rady (WE) nr 1936/2001 <sup>(1)</sup> stosuje się z niezbędnymi zmianami.

#### Artykuł 21

### Związek z rozporządzeniem (WE) nr 1224/2009

Środki kontroli przewidziane w niniejszym rozdziale stosuje się dodatkowo oprócz środków przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 1224/2009, chyba że w niniejszym rozdziale przewidziano inaczej.

#### Artykuł 22

### Upoważnienia do połowów dla statków

1. Z zastrzeżeniem art. 16 unijne statki rybackie niewpisane do rejestru ICCAT, o którym mowa w art. 20 ust. 1, nie są upoważnione do poławiania, zatrzymywania na statku, dokonywania przeładunku, transportu, transferu, przetwarzania ani wyładunku tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.

2. Jeżeli indywidualna kwota zostanie uznana za wyczerpaną, państwo członkowskie bandery cofa upoważnienie do połowów tuńczyka błękitnopłetwego i może zażądać, aby statek natychmiast skierował się do portu wyznaczonego przez to państwo.

#### Artykuł 23

### Rejestry tonarów upoważnionych do połowów tuńczyka błękitnopłetwego

1. Do dnia 15 lutego każdego roku każde państwo członkowskie przesyła Komisji drogą elektroniczną wykaz swoich tonarów upoważnionych – poprzez wydanie upoważnienia do połowów – do połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym. Wykaz zawiera nazwy i numery rejestracyjne tonarów oraz jest sporządzony zgodnie ze wzorem ustalonym w wytycznych ICCAT w sprawie przedstawiania wymaganych danych i informacji.

2. Komisja przesyła wykaz do Sekretariatu ICCAT, tak aby tonary mogły zostać wpisane do prowadzonego przez ICCAT rejestru tonarów upoważnionych do połowów tuńczyka błękitnopłetwego.

3. Unijne tonary, które nie są wpisane do rejestru ICCAT, nie są upoważnione do poławiania, zatrzymywania, dokonywania transferu, umieszczania w sadzach ani wyładunku tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.

4. Art. 8a ust. 2, 4, 6, 7 i 8 rozporządzenia (WE) nr 1936/2001 stosuje się z niezbędnymi zmianami.

#### Artykuł 24

### Wspólne operacje połowowe

1. Wspólne operacje połowowe dotyczące tuńczyka błękitnopłetwego dozwolone są wyłącznie po wyrażeniu zgody przez zainteresowane państwo(-a) bandery. W celu uzyskania upoważnienia każdy sejner musi być wyposażony do połowów tuńczyka błękitnopłetwego i posiadać indywidualną kwotę. Wspólne operacje połowowe z innymi CPC są niedozwolone.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1936/2001 z dnia 27 września 2001 r. ustanawiające środki kontroli stosowane do połowów niektórych zasobów ryb masowo migrujących (Dz.U. L 263 z 3.10.2001, s. 1).

2. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu uzyskania następujących informacji od swoich statków rybackich ubiegających się o zezwolenie na udział we wspólnej operacji połowowej:

- a) czasu trwania;
- b) tożsamości zaangażowanych operatorów;
- c) indywidualnych kwot statków;
- d) klucza przydziału dokonanych połowów pomiędzy statki rybackie; oraz
- e) informacji na temat docelowych miejsc hodowli lub tuczu.

3. Co najmniej 15 dni przed rozpoczęciem operacji każde państwo członkowskie przesyła Komisji informacje, o których mowa w ust. 2, w formacie określonym w załączniku VI. Co najmniej 10 dni przed rozpoczęciem operacji Komisja przekazuje te informacje do Sekretariatu ICCAT i do państwa bandery pozostałych statków rybackich biorących udział we wspólnej operacji połowowej.

4. W przypadku wystąpienia siły wyższej termin określony w ust. 3 nie ma zastosowania do informacji wymaganych na mocy ust. 2 lit. e). W takim przypadku państwa członkowskie mogą przekazać Komisji aktualizację informacji tak szybko, jak to możliwe, wraz z opisem okoliczności składających się na działanie siły wyższej. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje do Sekretariatu ICCAT.

#### SEKCJA 2

#### **Połowy**

#### Artykuł 25

#### **Wymogi rejestracyjne**

1. Niezależnie od przestrzegania art. 14, 15, 23 i 24 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009, kapitan unijnego statku łowczego w stosownych przypadkach wprowadza do dziennika połowowego informacje wymienione w części A załącznika II do niniejszego rozporządzenia.

2. Kapitanowie unijnych holowników, statków pomocniczych rybołówstwa i statków przetwórci rejestrują swoją działalność zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II część B, C i D.

#### Artykuł 26

#### **Raporty połowowe przesyłane przez kapitanów i operatorów tonarów**

1. Kapitanowie statków łowczych dokonujących aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego przesyłają organom państwa członkowskiego bandery dzienny wyciąg informacji pochodzących z dzienników połowowych, w tym numer w rejestrze ICCAT, nazwę statku, początek i koniec okresu obowiązywania upoważnienia, datę, godzinę, położenie (długość i szerokość geograficzną) oraz liczbę i masę tuńczyka błękitnopłetwego złowionego w obszarze objętym Konwencją. Informacje te są przekazywane drogą elektroniczną w formacie określonym w załączniku V przez cały okres, w którym statek jest upoważniony do połowów tuńczyka błękitnopłetwego.

2. Kapitanowie sejnerów składają dzienne raporty, o których mowa w ust. 1, dotyczące poszczególnych operacji połowowych, także w przypadku tych operacji, w których połów wynosi zero.

3. Raporty, o których mowa w ust. 1 i 2, są przekazywane przez operatora do organów państwa członkowskiego bandery w przypadku sejnerów i statków o długości powyżej 24 metrów – codziennie do godziny 9.00 czasu uniwersalnego za poprzedni dzień, a w przypadku pozostałych statków łowczych – do północy w poniedziałek za poprzedni tydzień kończący się w niedzielę o północy czasu uniwersalnego.

4. Operatorzy tonarów dokonujących aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego przesyłają codzienne raporty połowowe zawierające numer w rejestrze ICCAT, datę, godzinę, połowy (masę oraz liczbę ryb), w tym połowy o wyniku zerowym. Informacje te przekazują organom swojego państwa członkowskiego drogą elektroniczną w ciągu 48 godzin, w formacie określonym w załączniku V, przez cały okres, w którym mają upoważnienie do połowów tuńczyka błękitnopłetwego.

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące rejestrowania i zgłaszania działań statku i tonaru, o których mowa w ust. 1–4 niniejszego artykułu i w załączniku V. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 2.

#### Artykuł 27

### Tygodniowe i miesięczne raporty połowowe przesyłane przez państwa członkowskie

1. Po otrzymaniu raportów połowowych, o których mowa w art. 26, każde państwo członkowskie niezwłocznie przekazuje je Komisji drogą elektroniczną oraz niezwłocznie dostarcza Komisji tygodniowe raporty połowowe dla wszystkich statków łowczych i tonarów zgodnie ze wzorem określonym w załączniku V. Komisja co tydzień przekazuje te informacje Sekretariatowi ICCAT zgodnie ze wzorem określonym w wytycznych ICCAT w sprawie przedstawiania wymaganych danych i informacji.

2. Do piętnastego dnia każdego miesiąca każde państwo członkowskie informuje Komisję o ilościach tuńczyka błękitnopłetwego złowionego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym, które zostały wyładowane, przeładowane, umieszczone w tonarach lub w sadzach w poprzednim miesiącu przez statki rybackie pływające pod jego banderą lub tonary w nim zarejestrowane. Podane informacje są uporządkowane według rodzajów narzędzi oraz z uwzględnieniem przyłowu, połowów w rybołówstwie sportowym i rekreacyjnym oraz połowów o wyniku zerowym. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje do Sekretariatu ICCAT.

#### Artykuł 28

### Informacje o wyczerpaniu kwoty

1. Niezależnie od art. 34 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009, każde państwo członkowskie informuje Komisję, gdy uznaje się, że kwota przyznana grupie narzędzi, o których mowa w art. 11 lub 12 niniejszego rozporządzenia, osiągnęła 80 %.

2. Niezależnie od art. 35 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009, każde państwo członkowskie informuje Komisję, gdy kwotę przyznaną grupie narzędzi, o których mowa w art. 11 lub 12 niniejszego rozporządzenia, lub wspólnej operacji połowowej lub sejnierowi uznaje się za wyczerpaną.

3. Do informacji, o której mowa w ust. 2, załącza się urzędowe dokumenty potwierdzające wstrzymanie prowadzenia połowów lub wezwanie do portu, wydane przez państwo członkowskie dla floty, grupy narzędzi, wspólnej operacji połowowej lub statków o indywidualnych kwotach, wskazujące wyraźnie datę i czas zakończenia połowów.

#### Artykuł 29

### Roczna sprawozdawczość połowowa państw członkowskich

1. Do dnia 15 marca każdego roku każde państwo członkowskie przekazuje Komisji szczegółowe informacje na temat wszelkich połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym w poprzednim roku połowowym. Informacje te obejmują:

- a) nazwę i numer ICCAT każdego statku łowczego;
- b) okres upoważnienia(-nień) dla każdego statku łowczego;
- c) całkowite połowy każdego statku łowczego, również w przypadku, gdy połów wynosił zero w całym okresie obowiązywania upoważnienia(-nień);



- d) całkowitą liczbę dni, podczas których każdy statek łowczy dokonywał połowów we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym w całym okresie obowiązywania upoważnienia(-nień); oraz
  - e) całkowite połowy każdego statku łowczego poza okresem obowiązywania upoważnienia (przyłów), również w przypadku gdy połów wynosił zero.
2. W przypadku statków nieupoważnionych do aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym, które jednak złowiły tuńczyka błękitnopłetwego jako przyłów, informacje do przekazania Komisji w tym samym terminie, o którym mowa w ust. 1, obejmują:
- a) nazwę i numer ICCAT statku lub numer statku w rejestrze krajowym, jeżeli statek nie jest zarejestrowany w ICCAT; oraz
  - b) całkowite połowy tuńczyka błękitnopłetwego.
3. Każde państwo członkowskie zgłasza Komisji wszelkie informacje dotyczące statków niepodlegających ust. 1 i 2, ale co do których wiadomo lub zakłada się, że dokonywały połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym.
4. Komisja przekazuje do Sekretariatu ICCAT informacje otrzymane zgodnie z ust. 1, 2 i 3.

### SEKCJA 3

#### **Wyładunki i przeładunki**

##### Artykuł 30

#### **Wyznaczone porty**

1. Każde państwo członkowskie wyznacza porty lub miejsca w pobliżu brzegu (zwane dalej „wyznaczonymi portami”), gdzie zezwala się na operacje wyładunku lub przeładunku tuńczyka błękitnopłetwego.
2. Aby port został uznany za wyznaczony port, państwo członkowskie portu określa czas i miejsce, w którym zezwala się na wyładunek i przeładunek.
3. Do dnia 15 lutego każdego roku każde państwo członkowskie przekazuje wykaz wyznaczonych portów Komisji, która przekazuje te informacje do Sekretariatu ICCAT.
4. Zabrania się wyładunku lub przeładunku ze statków rybackich wszelkich ilości tuńczyka błękitnopłetwego złowionego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym w miejscach innych niż porty lub miejsca w pobliżu brzegu wyznaczone przez CPC i państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 i 2.

##### Artykuł 31

#### **Wyładunek**

1. Do kapitanów unijnych statków rybackich o długości całkowitej 12 metrów lub więcej wymienionych w wykazie statków, o którym mowa w art. 20 niniejszego rozporządzenia, ma zastosowanie art. 17 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009. Właściwym organom państwa członkowskiego (w tym państwa członkowskiego bandery) lub CPC, z których portów lub urzędzeń wyładunkowych zamierzają oni skorzystać, przesyłane jest uprzednie powiadomienie o przybyciu na podstawie art. 17 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009.
2. Ponadto kapitanowie unijnych statków rybackich o długości całkowitej poniżej 12 metrów, umieszczonych w wykazie statków, o którym mowa w art. 20, co najmniej na cztery godziny przed przewidywanym czasem przybycia do portu przekazują właściwym organom państwa członkowskiego (w tym państwa członkowskiego bandery) lub CPC, z którego portów lub urzędzeń wyładunkowych zamierzają skorzystać, następujące informacje:
  - a) przewidywany czas przybycia;
  - b) szacunkową ilość tuńczyka błękitnopłetwego zatrzymaną na statku; oraz
  - c) informacje dotyczące obszaru geograficznego, w którym dokonano połowów.

3. W przypadku gdy państwa członkowskie są upoważnione na mocy obowiązującego prawodawstwa unijnego do stosowania okresu powiadomienia krótszego niż okres, o którym mowa w ust. 1 i 2, informacje o szacunkowych ilościach tuńczyka błękitnopłetwego zatrzymanego na statku mogą zostać przekazane w tym obowiązującym terminie przed przybyciem. Jeżeli łowiska znajdują się mniej niż cztery godziny od portu, szacunkowa ilość tuńczyka błękitnopłetwego zatrzymanego na statku może zostać zmieniona w dowolnym momencie przed przybyciem.
4. Organy państwa członkowskiego portu prowadzą rejestr wszystkich uprzednich powiadomień dla bieżącego roku.
5. Wszystkie wyładunki są zgodnie z art. 55 ust. 2 kontrolowane przez odpowiednie organy kontroli państwa członkowskiego portu, a pewien odsetek poddaje się inspekcji na podstawie systemu oceny ryzyka obejmującego kwotę, wielkość floty i nakład połowowy. Pełne dane takiego systemu kontroli przyjętego przez każde państwo członkowskie zostają wyszczególnione w rocznym planie kontroli, o którym mowa w art. 53. Ten system kontroli ma zastosowanie również do operacji odławiania.
6. W uzupełnieniu do art. 23 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009, po każdym rejsie kapitan unijnego statku łowczego, niezależnie od długości statku, składa deklarację wyładunkową właściwym organom państwa członkowskiego bandery oraz, jeżeli wyładunek miał miejsce w porcie innego państwa członkowskiego lub CPC – właściwym organom odnośnego państwa członkowskiego portu lub odpowiednim CPC.
7. Wszystkie wyładowane połowy należy ważyć.

#### Artykuł 32

#### **Przeładunek**

1. Na obszarze objętym Konwencją przeładunek tuńczyka błękitnopłetwego na morzu jest zakazany we wszystkich okolicznościach.
2. Statki rybackie dokonują przeładunku połowów tuńczyka błękitnopłetwego wyłącznie w wyznaczonych portach na warunkach określonych w art. 30.
3. Państwo członkowskie portu zapewnia pełne inspekcje przez cały czas przeładunku i we wszystkich miejscach przeładunku.
4. Przed wejściem do dowolnego portu, co najmniej 48 godzin przed przewidywanym czasem przybycia, kapitan statku rybackiego, na który dokonuje się przeładunku, lub jego przedstawiciel przekazuje właściwym organom państwa członkowskiego lub CPC, z których portu chce skorzystać, następujące dane:
  - a) przewidywaną datę i czas przybycia oraz port przybycia;
  - b) szacunkową ilość tuńczyka błękitnopłetwego zatrzymanego na statku oraz informacje dotyczące obszaru geograficznego, na którym dokonano połowów;
  - c) nazwę statku rybackiego dokonującego przeładunku oraz jego numer w prowadzonym przez ICCAT rejestrze statków łowczych upoważnionych do aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego lub w prowadzonym przez ICCAT rejestrze pozostałych statków rybackich upoważnionych do prowadzenia działalności w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym;
  - d) nazwę statku rybackiego, na który dokonuje się przeładunku, oraz jego numer w prowadzonym przez ICCAT rejestrze statków łowczych upoważnionych do aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego lub w prowadzonym przez ICCAT rejestrze pozostałych statków rybackich upoważnionych do prowadzenia działalności w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym; oraz
  - e) tonaż oraz obszar geograficzny, na którym dokonano połowu przeładowywanego tuńczyka błękitnopłetwego.
5. Statkom rybackim nie zezwala się na przeładunek, jeżeli nie uzyskały uprzedniego zezwolenia od swojego państwa bandery.
6. Przed rozpoczęciem przeładunku kapitan statku rybackiego dokonującego przeładunku informuje swoje państwo bandery o:
  - a) ilości przeładowywanego tuńczyka błękitnopłetwego;
  - b) dacie i porcie przeładunku;

c) nazwie, numerze rejestracyjnym i banderze statku rybackiego, na który dokonuje się przeladunku, i jego numerze w prowadzonym przez ICCAT rejestrze statków łowczych upoważnionych do aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego lub w prowadzonym przez ICCAT rejestrze pozostałych statków rybackich upoważnionych do prowadzenia działalności w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym; oraz

d) obszarze geograficznym, na którym dokonano połowu tuńczyka błękitnopłetwego.

7. Wszystkie przeladunki są poddawane inspekcji przez właściwe organy państwa członkowskiego w wyznaczonym porcie. Organy te:

a) przeprowadzają inspekcję statku rybackiego, na który dokonuje się przeladunku, w momencie jego przybycia oraz sprawdzają ładunek i dokumentację związaną z operacją przeladunku;

b) w ciągu pięciu dni od zakończenia przeladunku przesyłają dane dotyczące tego przeladunku organowi państwa bandery statku rybackiego dokonującego przeladunku.

8. W drodze odstępstwa od art. 21 i 22 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 kapitanowie unijnych statków rybackich, niezależnie od długości statku, wypełniają deklarację przeladunkową ICCAT i przekazują ją właściwym organom państwa członkowskiego, pod którego banderą pływają. Deklarację przekazuje się nie później niż 48 godzin od dnia przeladunku w porcie, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku III niniejszego rozporządzenia.

#### SEKCJA 4

### **Operacje transferu**

#### Artykuł 33

### **Zezwolenie na transfer**

1. Przed każdą operacją transferu kapitan statku łowczego lub holownika lub operator miejsca hodowli lub tuczu lub tonara, z którego przedmiotowy transfer pochodzi, wysyła właściwym organom odpowiedniego państwa członkowskiego uprzednie powiadomienie o transferze określające:

a) nazwę statku łowczego, holownika, miejsca hodowli lub tuczu lub tonara i numer w rejestrze ICCAT;

b) przewidywany czas transferu;

c) szacunkową ilość tuńczyka błękitnopłetwego, którego dotyczy transfer;

d) informacje na temat położenia (szerokość/długość geograficzną) miejsca transferu i możliwe do identyfikacji numery sadzów;

e) nazwę holownika, na który dokonuje się transferu, liczbę holowanych sadzów i, w stosownych przypadkach, numer w rejestrze ICCAT;

f) docelowy port, docelowe miejsce hodowli lub tuczu lub docelowy sadz tuńczyka błękitnopłetwego.

2. W celu, o którym mowa w ust. 1, każdemu sadzowi przypisuje się niepowtarzalny numer sadza. Numery są nadawane na podstawie systemu niepowtarzalnej numeracji obejmującego co najmniej trzy litery kodu alfa odpowiadające banderze holownika, a następnie trzy cyfry.

3. Statkom łowczym, holownikom, miejscom hodowli lub tuczu lub tonarom nie zezwala się na transfer, jeżeli nie uzyskały uprzedniego zezwolenia od odpowiedniego państwa członkowskiego. Organy tego państwa członkowskiego decydują przy każdej operacji transferu, czy udzielić zezwolenia. W tym celu każdej operacji transferu nadaje się niepowtarzalny numer identyfikacyjny i przekazuje go odpowiednio kapitanowi statku rybackiego, operatorowi tonara lub operatorowi miejsca hodowli lub tuczu. W przypadku udzielenia zezwolenia numer ten zawiera trzyliterowy kod państwa członkowskiego, cztery cyfry oznaczające rok i trzy litery wskazujące na zezwolenie (AUT), po których umieszczony jest numer porządkowy. W przypadku odmowy udzielenia zezwolenia numer ten zawiera trzyliterowy kod państwa członkowskiego, cztery cyfry oznaczające rok i trzy litery wskazujące na brak zezwolenia (NEG), po których umieszczony jest numer porządkowy.

4. W przypadku śmierci pewnej ilości ryb podczas operacji transferu, odpowiednie państwa członkowskie i podmioty zainteresowane postępują zgodnie z załącznikiem XII.
5. Państwo członkowskie odpowiedzialne za – odpowiednio – statek łowczy, holownik, miejsce hodowli lub tuczu lub tonar udziela zezwolenia lub odmawia jego udzielenia w ciągu 48 godzin po złożeniu uprzedniego zawiadomienia o transferze.
6. Zezwolenie przez odpowiednie państwo członkowskie na transfer nie wyklucza zezwolenia na umieszczenie w sadzach.

#### Artykuł 34

##### **Odmowa zezwolenia na transfer**

1. Państwo członkowskie odpowiedzialne za statek, tonar lub miejsce hodowli lub tuczu nie udziela zezwolenia na transfer, jeżeli po otrzymaniu uprzedniego zawiadomienia o transferze uzna, że:
  - a) statek łowczy lub tonar, który zadeklarował połów ryb, nie dysponuje wystarczającą kwotą;
  - b) ilość ryb nie została właściwie zgłoszona przez statek łowczy lub operatora tonara lub nie udzielono zezwolenia na umieszczenie jej w sadzach lub nie uwzględniono jej przy wykorzystaniu kwot, które mogą mieć zastosowanie;
  - c) statek łowczy lub tonar, który zadeklarował połów ryb, nie jest upoważniony do połowów tuńczyka błękitnopłetwego; lub
  - d) holownik, który zadeklarował przyjęcie transferu ryb, nie jest zarejestrowany w prowadzonym przez ICCAT rejestrze wszystkich pozostałych statków rybackich (z wyłączeniem statków łowczych) upoważnionych do prowadzenia działalności w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego, o którym mowa w art. 20 ust. 1 lit. b), lub nie jest wyposażony w VMS.
2. W przypadku odmowy udzielenia zezwolenia na transfer:
  - a) państwo członkowskie odpowiedzialne za statek łowczy lub tonar wydaje nakaz wypuszczenia ryb – odpowiednio – kapitanowi statku łowczego lub operatorowi tonara lub operatorowi miejsca hodowli lub tuczu oraz informuje ich o odmowie udzielenia zezwolenia na transfer i o tym, że ryby należy wypuścić do morza;
  - b) odpowiednio, kapitan statku łowczego, operator miejsca hodowli lub tuczu lub operator tonara wypuszcza ryby do morza;
  - c) wypuszczenie tuńczyka błękitnopłetwego przeprowadza się zgodnie z procedurami określonymi w załączniku XI.

#### Artykuł 35

##### **Monitorowanie za pomocą kamery wideo**

1. W przypadku operacji transferu kapitan statku łowczego lub holownika lub operator miejsca hodowli lub tuczu lub tonara dokonujący transferu tuńczyka błękitnopłetwego zapewnia monitorowane operacji transferu za pomocą kamery wideo umieszczonej w wodzie w celu sprawdzenia ilości ryb, które zostały przeniesione. Minimalne normy i procedury dotyczące nagrań wideo są zgodne z załącznikiem IX.
2. Każde państwo członkowskie odpowiedzialne za statek, tonar lub miejsce hodowli lub tuczu zapewnia udostępnianie nagrań wideo, o których mowa w ust. 1, inspektorom ICCAT i obserwatorom regionalnym.
3. Każde państwo członkowskie odpowiedzialne za statek, tonar lub miejsce hodowli lub tuczu zapewnia udostępnianie nagrań wideo, o których mowa w ust. 1, inspektorom unijnym i obserwatorom krajowym.
4. Każde państwo członkowskie odpowiedzialne za statek, tonar lub miejsce hodowli lub tuczu podejmuje niezbędne środki w celu uniknięcia wszelkich podmian, edycji oryginalnych nagrań wideo lub manipulowania nimi.

*Artykuł 36***Weryfikacja przez obserwatorów regionalnych ICCAT oraz rozpoczęcie i prowadzenie dochodzenia**

1. Regionalni obserwatorzy ICCAT obecni na statku łowczym lub przy tonarze, jak wskazano w art. 51 i załączniku VII, odnotowują prowadzone operacje transferu i składają z nich sprawozdanie, obserwują i szacują połowy, których dotyczy transfer, oraz sprawdzają informacje odnotowane w uprzednim zezwoleniu na transfer, o którym mowa w art. 33, oraz w deklaracji transferu ICCAT, o której mowa w art. 38.
2. W przypadkach gdy liczba sztuk według szacunku regionalnego obserwatora ICCAT, odpowiednich organów kontroli lub kapitana statku łowczego lub przedstawiciela tonara różni się o ponad 10 % lub gdy niewystarczająca jakość lub wyraźność nagrania wideo uniemożliwia dokonanie takich szacunków, państwo członkowskie odpowiedzialne za statek łowczy, miejsce hodowli lub tuczu lub tonar wszczyna dochodzenie, które zostaje zakończone przed umieszczeniem ryb w sadzach w miejscach hodowli lub tuczu, a w każdym przypadku w ciągu 96 godzin od rozpoczęcia. Do czasu otrzymania wyników tego dochodzenia nie zezwala się na umieszczenie ryb w sadzach ani nie zatwierdza się sekcji dotyczącej połowu w dokumencie połowowym dotyczącym tuńczyka błękitnopłetwego (BCD).
3. Jednakże jeżeli niewystarczająca jakość lub ostrość nagrania wideo uniemożliwiają oszacowanie liczby, operator może wystąpić do organów państwa bandery odpowiedzialnego za statek, tonar lub miejsce hodowli lub tuczu o zgodę na przeprowadzenie nowej operacji transferu i dostarczenie regionalnemu obserwatorowi ICCAT odpowiednie nagranie wideo.
4. Z zastrzeżeniem weryfikacji przeprowadzanych przez inspektora, obserwatorzy regionalni ICCAT podpisują deklarację transferu ICCAT tylko wtedy, gdy ich obserwacje są zgodne ze środkami ICCAT w zakresie ochrony i zarządzania, a informacje zawarte w deklaracji transferu są zgodne z ich obserwacjami, w tym z odpowiednimi nagraniami wideo zgodnie z wymogami art. 35 ust. 1. Podpisują oni tę deklarację czytelnym podpisem i numerem ICCAT.
5. Regionalni obserwatorzy ICCAT sprawdzają również, czy deklaracja transferu ICCAT została przekazana kapitanowi holownika lub przedstawicielowi miejsca hodowli lub tuczu lub tonara.

*Artykuł 37***Środki umożliwiające oszacowanie liczby i masy tuńczyków błękitnopłetwych umieszczonych w sadzach**

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki i działania w celu dalszego zbadania poprawy metod szacowania zarówno liczby, jak i masy tuńczyków błękitnopłetwych w miejscu złowienia i miejscu umieszczenia w sadzach. Do dnia 22 sierpnia każdego roku każde państwo członkowskie przekazuje informacje na temat podjętych środków Komisji, która przedkłada te raporty SCRS.

*Artykuł 38***Deklaracja transferu**

1. Z końcem operacji transferu kapitan statku łowczego lub holownika, operator tonara lub operator miejsca hodowli lub tuczu wypełnia i przekazuje właściwym organom swojego państwa członkowskiego deklarację transferu ICCAT zgodnie ze wzorem określonym w załączniku IV.
2. Właściwe organy państwa członkowskiego odpowiedzialnego za statek, miejsce hodowli lub tuczu lub tonar, z którego dany transfer pochodzi, numerują formularze deklaracji transferu. System numeracji obejmuje trzyliterowy kod państwa członkowskiego, po którym umieszczane są cztery cyfry oznaczające rok i trzycyfrowy numer porządkowy, po którym umieszczane są trzy litery ITD (MS-20\*\*/xxx/ITD).
3. Oryginał deklaracji transferu dostępny jest w momencie transferu ryb. Kopia deklaracji przechowywana jest przez kapitana statku łowczego, operatora tonara, kapitana holownika lub operatora miejsca hodowli lub tuczu.
4. Kapitanowie statków prowadzących operacje transferu (w tym holowników) rejestrują swoją działalność zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II.

*Artykuł 39***Akty wykonawcze**

Komisja może przyjmować akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące operacji transferu, o których mowa w art. 33–38, i w załącznikach określonych w tych artykułach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 2.

## SEKCJA 5

**Operacje umieszczania w sadzach***Artykuł 40***Zezwolenie na umieszczanie w sadzach**

1. Przed rozpoczęciem każdej operacji umieszczania w sadzach zabronione jest kotwiczenie w promieniu 0,5 mili morskiej od miejsc hodowli lub tuczu sadzów wykorzystywanych w transporcie.
2. Przed jakąkolwiek operacją umieszczania w sadzach właściwy organ państwa członkowskiego odpowiedzialnego za miejsce hodowli lub tuczu informuje państwo członkowskie lub CPC odpowiedzialne za statek łowczy lub tonar o ilości ryb złowionych przez ten statek lub tonar i zwraca się z wnioskiem o zezwolenie na umieszczenie w sadzach.
3. Operacji umieszczania w sadzach nie można rozpocząć przed uzyskaniem zezwolenia od:
  - a) państwa członkowskiego lub CPC odpowiedzialnego za statek łowczy lub tonar; lub
  - b) państwa członkowskiego lub CPC odpowiedzialnego za miejsce hodowli lub tuczu, jeżeli zostało to uzgodnione między państwami członkowskimi, których to dotyczy, lub z CPC bandery, których to dotyczy.
4. Zezwolenia na umieszczenie w sadzach udziela lub odmawia państwo członkowskie lub CPC odpowiedzialne za statek łowczy, tonar lub, w stosownych przypadkach, miejsca hodowli lub tuczu w ciągu jednego dnia roboczego od złożenia wniosku i przekazania informacji, o których mowa w ust. 2. W przypadku braku odpowiedzi ze strony państwa członkowskiego lub CPC odpowiedzialnego za statek łowczy lub tonar w terminie jednego dnia roboczego, państwo członkowskie lub CPC odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu może udzielić zezwolenia na umieszczenie w sadzach.
5. Tuńczyka błękitnopłetwego należy umieścić w sadzach do dnia 15 sierpnia, chyba że państwo członkowskie lub CPC odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu przyjmujące ryby poda należyte uzasadnienie. Uzasadnienie to należy podać wraz z raportem z umieszczania w sadzach.

*Artykuł 41***Odmowa zezwolenia na umieszczanie w sadzach**

1. Państwo członkowskie odpowiedzialne za statek łowczy, tonar lub, w stosownych przypadkach, miejsce hodowli lub tuczu, odmawia udzielenia zezwolenia na umieszczenie w sadzach, jeżeli po otrzymaniu informacji, o których mowa w art. 40 ust. 2, uzna, że:
  - a) statek łowczy lub tonar, który zadeklarował połów ryb, nie posiadał wystarczającej kwoty na tuńczyka błękitnopłetwego, który został umieszczony w sadzach;
  - b) ilość ryb nie została właściwie zgłoszona przez statek łowczy lub tonar lub nie uwzględniono jej przy obliczaniu mającej zastosowanie kwoty; lub
  - c) statek łowczy lub tonar, który zadeklarował połów ryb, nie ma zezwolenia na połów tuńczyka błękitnopłetwego.

2. W przypadku odmowy udzielenia zezwolenia na umieszczenie w sadzach państwo członkowskie lub CPC odpowiedzialne za statek łowczy zwraca się z wnioskiem do państwa członkowskiego lub CPC odpowiedzialnego za miejsce hodowli lub tuczu o przejęcie połowów i wypuszczenie ryb, wydając nakaz wypuszczenia ryb.
3. Po otrzymaniu nakazu wypuszczenia ryb operator miejsca hodowli lub tuczu dokonuje wypuszczenia zgodnie z załącznikiem XI.

#### Artykuł 42

### Dokumentacja połowów tuńczyka błękitnopłetwego

Państwa członkowskie odpowiedzialne za miejsca hodowli lub tuczu zakazują umieszczania w sadzach w celach hodowli lub tuczu tuńczyka błękitnopłetwego, któremu nie towarzyszy dokumentacja wymagana przez ICCAT oraz zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 640/2010<sup>(1)</sup>. Dokumentacja musi być dokładna, pełna i potwierdzona oraz zatwierdzona przez organy państwa członkowskiego lub CPC statków łowczych lub tonarów.

#### Artykuł 43

### Kontrole

Państwa członkowskie odpowiedzialne za miejsca hodowli lub tuczu podejmują niezbędne środki w celu dokonania inspekcji każdej operacji umieszczania tuńczyków w sadzach w miejscach hodowli lub tuczu.

#### Artykuł 44

### Monitorowanie za pomocą kamery wideo

1. Państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu zapewnia, by operacje umieszczania w sadzach były monitorowane za pomocą kamery wideo umieszczonej w wodzie. Dla każdej operacji umieszczania w sadzach sporządzane jest nagranie wideo zgodnie z załącznikiem IX.
2. Każde państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu zapewnia udostępnianie nagrań wideo, o których mowa w ust. 1, inspektorom ICCAT i obserwatorom regionalnym.
3. Każde państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu zapewnia udostępnianie nagrań wideo, o których w ust. 1, inspektorom unijnym i obserwatorom krajowym.
4. Każde państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu podejmuje niezbędne środki w celu uniknięcia wszelkich podmian, edycji oryginalnych nagrań wideo lub manipulowania nimi.

#### Artykuł 45

### Wszczęcie i prowadzenie dochodzenia

1. W przypadku gdy liczba sztuk według szacunku regionalnego obserwatora ICCAT, odpowiednich organów kontroli państwa członkowskiego lub operatora miejsca hodowli lub tuczu różni się o ponad 10 %, państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu wszczyna dochodzenie we współpracy z państwem członkowskim lub CPC odpowiedzialnym za statek łowczy lub tonar.
2. Do czasu otrzymania wyników tego dochodzenia nie przeprowadza się odłowów ani nie zatwierdza się sekcji BCD dotyczącej hodowli lub tuczu.
3. Prowadzące dochodzenie państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu oraz za statek łowczy lub tonar może wykorzystywać inne dostępne informacje, w tym wyniki programów, o których mowa w art. 46, w celu zakończenia dochodzenia.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 640/2010 z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie programu dokumentacji połowów tuńczyka błękitnopłetwego *Thunnus thynnus* i zmiany rozporządzenia Rady (WE) nr 1984/2003 (Dz.U. L 194 z 24.7.2010, s. 1).

## Artykuł 46

**Środki i programy umożliwiające oszacowanie liczby sztuk i masy tuńczyka błękitnopłetwego umieszczanego w sadzach**

1. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki i działania, o których mowa w art. 37.
2. Program z wykorzystaniem systemu kamer stereoskopowych lub alternatywnych technik zapewniających taką samą dokładność obejmuje 100 % operacji umieszczania w sadzach w celu dokładniejszego określenia liczby sztuk i masy ryb podczas każdej operacji umieszczania w sadzach.
3. Program realizuje się zgodnie z procedurami określonymi w sekcji B załącznika X.
4. Państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu przekazuje wyniki tego programu państwu członkowskiemu lub CPC odpowiedzialnemu za statek łowczy lub tonar oraz Komisji zgodnie z sekcją B załącznika X. Komisja przekazuje je do Sekretariatu ICCAT, który z kolei przekazuje je regionalnemu obserwatorowi ICCAT.
5. W przypadku gdy wyniki programu wykazują, że liczba sztuk tuńczyka błękitnopłetwego umieszczonego w sadzach różni się od liczby sztuk zgłoszonych jako złowione i poddane transferowi, państwo członkowskie lub CPC odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu wszczyna dochodzenie we współpracy z państwem członkowskim odpowiedzialnym za statek łowczy lub tonar. Jeżeli dochodzenie nie zostanie zakończone w terminie 10 dni roboczych od momentu przekazania wyników, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, lub wynik dochodzenia wskaże, że liczba sztuk lub średnia masa tuńczyka błękitnopłetwego przekracza liczbę sztuk lub masę zgłoszoną jako złowioną i poddaną transferowi, wówczas organy państwa członkowskiego bandery lub CPC bandery odpowiedzialnego za statek łowczy lub tonar wydają nakaz wypuszczenia nadwyżki ryb, zgodnie z procedurami określonymi w załączniku XI.
6. Zgodnie z procedurami określonymi w załączniku X, sekcja B pkt 3, oraz po wypuszczeniu ryb, w stosownych przypadkach, ilości wynikające z programu stosuje się, aby:
  - a) określić ostateczne dane liczbowe dotyczące połowów, które należy odliczyć od kwoty krajowej;
  - b) wpisać te dane w deklaracji umieszczania w sadzach i odpowiednich sekcjach BCD.
7. Do dnia 30 sierpnia każdego roku każde państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu przekazuje wyniki tych programów Komisji, która przedkłada te raporty SCRS.
8. Transfer żywego tuńczyka błękitnopłetwego z jednego sadza wykorzystywanego w hodowli do innego sadza wykorzystywanego w hodowli nie może nastąpić bez zezwolenia i obecności organów kontrolnych państwa hodowli lub tuczu.
9. Jeżeli różnica między ilościami tuńczyka błękitnopłetwego zgłoszonymi jako złowione przez statek/tonar a ilościami wykazanymi przez kamery kontrolne, o której mowa w ust. 5 niniejszego artykułu i art. 45, wynosi co najmniej 10 %, stanowi to potencjalną niezgodność ze strony danego statku/tonara i państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia odpowiednich działań następczych.

## Artykuł 47

**Raport z umieszczania w sadzach**

1. W ciągu tygodnia od zakończenia operacji umieszczania w sadzach państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu przedkłada raport z umieszczania w sadzach zawierający elementy określone w sekcji B załącznika X państwu członkowskiemu lub CPC, których statki lub tonary dokonały połowu tuńczyka błękitnopłetwego, oraz Komisji. Raport ten zawiera również informacje ujęte w deklaracji umieszczania w sadzach określonej w art. 4b i w załączniku Ia do rozporządzenia (WE) nr 1936/2001. Komisja niezwłocznie przekazuje raport do Sekretariatu ICCAT.
2. Do celów ust. 1 operacji umieszczania w sadzach nie uznaje się za zakończoną do momentu zakończenia rozpoczętego dochodzenia i, w stosownych przypadkach, wszystkich operacji wypuszczania.



*Artykuł 48***Akty wykonawcze**

Komisja może przyjąć akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące operacji umieszczania w sadzach, o których mowa w art. 40–47, i w załącznikach określonych w tych artykułach. Te akty wykonawcze przyjmują się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 59 ust. 2.

*SEKCJA 6***Monitorowanie i nadzór***Artykuł 49***System monitorowania statków**

1. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 obowiązek dotyczący VMS stosuje się do wszystkich holowników figurujących w prowadzonym przez ICCAT rejestrze statków, o którym mowa w art. 20 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, niezależnie od ich długości.
2. Statki rybackie o długości powyżej 15 m wymienione w wykazie statków łowczych, o którym mowa w art. 20 ust. 1 lit. a), lub w wykazie statków, o którym mowa w art. 20 ust. 1 lit. b), zaczynają przekazywać dane VMS do ICCAT co najmniej na 15 dni przed rozpoczęciem okresu połowu i przekazują te dane przez co najmniej 15 dni po zakończeniu okresu połowu, chyba że wcześniej Komisji zostanie przesłany wniosek o usunięcie danego statku z rejestru statków ICCAT.
3. Na potrzeby kontroli nie wolno przerywać przekazywania danych VMS przez statki łowcze upoważnione do aktywnych połowów tuńczyka błękitnopłetwego, kiedy przebywają one w porcie.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby ośrodki monitorowania rybołówstwa przekazywały Komisji i wyznaczonemu przez nią podmiotowi w czasie rzeczywistym, w formacie „https data feed”, wiadomości VMS otrzymane ze statków rybackich pływających pod ich banderą. Komisja przekazuje te wiadomości Sekretariatowi ICCAT w formie elektronicznej.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
  - a) wiadomości VMS ze statków rybackich pływających pod ich banderą były przekazywane Komisji nie rzadziej niż co dwie godziny;
  - b) w przypadku awarii technicznej VMS wiadomości alternatywne ze statków rybackich pływających pod ich banderą otrzymane zgodnie z art. 25 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 404/2011 były przekazywane Komisji w ciągu 24 godzin od ich otrzymania przez ośrodki monitorowania rybołówstwa;
  - c) wiadomości przekazywane Komisji były kolejno numerowane (z zastosowaniem niepowtarzalnego identyfikatora) w celu uniknięcia podwójnego liczenia;
  - d) wiadomości przekazywane Komisji były zgodne z art. 24 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 404/2011.
6. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, aby wszystkie wiadomości udostępniane statkom inspekcyjnym były traktowane w sposób poufny i ograniczały się do inspekcji działań prowadzonych na morzu.

*Artykuł 50***Program obserwatorów krajowych**

1. W przypadku statków prowadzących aktywne połowy tuńczyka błękitnopłetwego, państwa członkowskie zapewniają co najmniej następujący wyrażony procentowo zakres obecności obserwatorów krajowych:
  - a) 20 % trawlerów do połowów pelagicznych (powyżej 15 m);

- b) 20 % statków do połowu takłami (powyżej 15 m);
  - c) 20 % kliprów tuńczykowych (powyżej 15 m);
  - d) 100 % holowników;
  - e) 100 % operacji odławiania z tonarów.
2. Państwa członkowskie wydają krajowym obserwatorom urzędowy dokument identyfikacyjny.
  3. Zadania obserwatora krajowego polegają w szczególności na:
    - a) monitorowaniu przestrzegania niniejszego rozporządzenia przez statki rybackie i tonary;
    - b) rejestrowaniu działalności połowowej i przekazywaniu dotyczących jej raportów zawierających:
      - (i) ilości połowu (w tym przyłowu), z uwzględnieniem postępowania z danym gatunkiem, np. oznaczenie, czy ryby zostały zatrzymane na statku czy odrzucone martwe lub żywe;
      - (ii) długość i szerokość geograficzną obszaru połowu;
      - (iii) pomiar nakładu (tj. liczba zaciągów, liczba haczyków itd.) zgodnie z definicją ICCAT w Podręczniku terenowym w zakresie narzędzi połowowych;
      - (iv) datę połowu;
    - c) dokonywaniu obserwacji i szacowaniu połowów oraz weryfikacji wpisów do dziennika połowowego;
    - d) obserwacji i odnotowywaniu statków, które mogą prowadzić połowy niezgodnie ze środkami ochronnymi i zarządzania ICCAT.
  4. Obserwatorzy krajowi prowadzą także prace naukowo-badawcze, takie jak gromadzenie danych w ramach zadania II określonych przez ICCAT, jeżeli wymaga tego ICCAT, na podstawie instrukcji SCRS.
  5. Do celów ust. 1–4 każde państwo członkowskie również zapewnia:
    - a) reprezentatywną obecność w skali czasowej i przestrzennej obserwatorów krajowych na swoich statkach i tonarach w celu zapewnienia, aby Komisja otrzymywała stosowne i odpowiednie dane i informacje dotyczące połowu, nakładu oraz innych aspektów naukowych i dotyczących zarządzania, z uwzględnieniem cech szczególnych flot i rybołówstwa;
    - b) rzetelne protokoły gromadzenia danych;
    - c) właściwe przeszkolenie i zatwierdzenie obserwatorów krajowych przed ich wysłaniem;
    - d) możliwie minimalne zakłócenie działalności statków rybackich i tonarów dokonujących połowów na obszarze obowiązywania Konwencji.
  6. Dane i informacje zgromadzone w ramach programu obserwatorów każdego państwa członkowskiego są przedstawiane Komisji do dnia 15 lipca każdego roku. Komisja w stosownych przypadkach przekazuje te dane i informacje do SCRS oraz Sekretariatu ICCAT.

#### Artykuł 51

### Program regionalnych obserwatorów ICCAT

1. W Unii obowiązuje program regionalnych obserwatorów ICCAT określony w ust. 2–6 oraz bardziej szczegółowo w załączniku VII.

2. Państwa członkowskie zapewniają obecność regionalnego obserwatora ICCAT:
  - a) na wszystkich sejnerach upoważnionych do połowów tuńczyka błękitnopłetwego;
  - b) podczas wszystkich operacji transferu tuńczyka błękitnopłetwego z sejnerów;
  - c) podczas wszystkich operacji transferu tuńczyka błękitnopłetwego z tonarów do sadzów wykorzystywanych w transporcie;
  - d) podczas wszystkich transferów między miejscami hodowli lub tuczu;
  - e) podczas wszystkich operacji umieszczania w sadzach tuńczyka błękitnopłetwego w miejscach hodowli lub tuczu;
  - f) podczas wszystkich operacji odławiania tuńczyka błękitnopłetwego w miejscach hodowli lub tuczu.
3. Sejnery bez regionalnego obserwatora ICCAT nie są upoważnione do połowów lub prowadzenia działalności związanej z połowami tuńczyka błękitnopłetwego.
4. Państwa członkowskie odpowiedzialne za miejsca hodowli lub tuczu zapewniają obecność regionalnego obserwatora ICCAT podczas wszystkich operacji umieszczania w sadzach i wszystkich odłowów ryb z tych miejsc hodowli lub tuczu.
5. Regionalni obserwatorzy ICCAT mają za zadanie w szczególności:
  - a) obserwować i monitorować, czy działalność połowowa i operacje hodowli lub tuczu są zgodne z odpowiednimi środkami ochrony i zarządzania ICCAT;
  - b) podpisywać deklaracje transferu ICCAT, o których mowa w art. 38, określone w art. 47 raporty z umieszczania w sadzach oraz BCD, jeżeli zgadzają się, że informacje w nich zawarte są zgodne z ich obserwacjami;
  - c) prowadzić wymagane przez ICCAT prace naukowo-badawcze takie jak gromadzenie próbek, na podstawie wytycznych SCRS.
6. Państwo członkowskie bandery zapewnia, aby kapitanowie, załoga, właściciele miejsc hodowli lub tuczu oraz właściciele tonarów i statków podczas wykonywania przez regionalnych obserwatorów ICCAT swoich obowiązków nie utrudniali ich pracy, nie zastraszali ich, nie ingerowali w ich czynności, nie wywierali na nich nacisku, nie wręczali ani nie podejmowali prób wręczenia korzyści majątkowych.

#### SEKCJA 7

### **Inspekcje i kontrole krzyżowe**

#### Artykuł 52

### **System wspólnej międzynarodowej kontroli ICCAT**

1. W Unii stosuje się system wspólnej międzynarodowej kontroli ICCAT (zwany dalej „systemem ICCAT”) określony w załączniku VIII.
2. Państwa członkowskie, których statki rybackie są upoważnione do połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym, wyznaczają inspektorów i prowadzą inspekcje na morzu w ramach systemu ICCAT.
3. Jeśli na obszarze objętym Konwencją połowów tuńczyka błękitnopłetwego w dowolnym momencie dokonuje więcej niż 15 statków rybackich pływających pod banderą danego państwa członkowskiego, na cały czas przebywania tych statków na obszarze objętym Konwencją państwo to wysyła statek inspekcyjny do celów inspekcji i kontroli na morzu. Uznaje się, że obowiązek ten został wypełniony, gdy państwa członkowskie współpracują w zakresie wysłania statku inspekcyjnego lub gdy na obszarze objętym Konwencją przebywa unijny statek inspekcyjny.
4. Komisja lub wyznaczony przez nią organ mogą powołać inspektorów unijnych na potrzeby systemu ICCAT.
5. Komisja lub wyznaczony przez nią organ koordynują działania w zakresie nadzoru i inspekcji w imieniu Unii. We współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi Komisja może sporządzać programy wspólnych inspekcji, aby umożliwić Unii wywiązanie się z zobowiązań podjętych w ramach systemu ICCAT. Państwa członkowskie, których statki rybackie prowadzą połowy tuńczyka błękitnopłetwego, podejmują środki konieczne do ułatwienia realizacji tych programów, szczególnie w odniesieniu do wymaganych zasobów ludzkich i materialnych oraz w odniesieniu do okresów i obszarów geograficznych, w których te zasoby mają być wykorzystywane.

6. Do dnia 1 kwietnia każdego roku państwa członkowskie podają Komisji nazwiska inspektorów i nazwy statków inspekcyjnych, które zamierzają oddelegować do programu ICCAT na dany rok. Korzystając z tych informacji, Komisja we współpracy z państwami członkowskimi opracowuje na każdy rok plan uczestnictwa Unii w systemie ICCAT, który następnie przesyła do Sekretariatu ICCAT i do państw członkowskich.

#### Artykuł 53

### Przekazywanie planów inspekcji

1. Do dnia 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji swoje plany inspekcji. Plany inspekcji są opracowywane zgodnie z:
  - a) celami, priorytetami i procedurami oraz wartościami odniesienia dla działań inspekcyjnych określonymi w indywidualnym programie kontroli i inspekcji w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym, ustanowionym na mocy art. 95 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009;
  - b) krajowym programem kontroli w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym, ustanowionym na mocy art. 46 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009.
2. Komisja zestawia krajowe plany inspekcji oraz włącza je do unijnego planu inspekcji. Komisja przekazuje ten plan – wraz z planami, o których mowa w art. 6 ust. 1 – do Sekretariatu ICCAT do zatwierdzenia przez ICCAT.

#### Artykuł 54

### Inspekcje w przypadku naruszeń

1. Państwo członkowskie bandery podejmuje działania na mocy ust. 2 niniejszego artykułu, jeżeli statek pływający pod jego banderą:
  - a) nie dopełnił wymogów dotyczących sprawozdawczości, o których mowa w art. 25 i 26; lub
  - b) dopuścił się naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia, art. 89–93 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 lub rozdziału IX rozporządzenia nr (WE) nr 1005/2008.
2. Państwo członkowskie bandery zapewnia, aby kontrola fizyczna odbywała się pod jego nadzorem w jego portach lub była dokonywana przez inną osobę wyznaczoną przez państwo członkowskie bandery, w przypadku gdy statek nie przebywa w jednym z jego portów.

#### Artykuł 55

### Kontrola krzyżowa

1. Każde państwo członkowskie sprawdza, w tym korzystając z raportów z inspekcji, raportów obserwatorów oraz danych VMS, przedkładanie dzienników połowowych i odpowiednich informacji odnotowanych w dziennikach połowowych swoich statków rybackich, w dokumentacji transferowej lub przeładunkowej i BCD, zgodnie z art. 109 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009.
2. Każde państwo członkowskie prowadzi kontrole krzyżowe wszystkich wyładunków, przeładunków lub operacji umieszczania w sadzach, porównując ilości w podziale na gatunki podane w dziennikach połowowych statków rybackich lub ilości w podziale na gatunki podane w deklaracji transferu lub przeładunku z ilościami podanymi w deklaracji wyładunkowej lub deklaracji dotyczącej umieszczania w sadzach oraz z wszelkimi innymi odpowiednimi dokumentami, takimi jak faktura lub dokumenty sprzedaży, zgodnie z art. 109 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009.

## SEKCJA 8

**Obrót**

## Artykuł 56

**Środki dotyczące wprowadzania do obrotu**

1. Bez uszczerbku dla rozporządzeń (WE) nr 1224/2009 i (WE) nr 1005/2008 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1379/2013 <sup>(1)</sup>, zakazuje się handlu unijnego, wyładunku, przywozu, wywozu, umieszczania w sadzach w celu hodowli lub tuczu, ponownego wywozu i przeladunków tuńczyka błękitnopłetwego, któremu nie towarzyszy dokładna, pełna i zatwierdzona dokumentacja określona w niniejszym rozporządzeniu, rozporządzeniu (UE) nr 640/2010 i w art. 4b rozporządzenia (WE) nr 1936/2001.
2. Zakazuje się handlu unijnego, przywozu, wyładunku, umieszczania w sadzach w celu hodowli lub tuczu, przetwarzania, wywozu, ponownego wywozu i przeladunków tuńczyka błękitnopłetwego, jeżeli:
  - a) tuńczyk błękitnopłetwy został złowiony przez statki rybackie lub tonary, których państwo bandery nie posiada w odniesieniu do tuńczyka błękitnopłetwego ze wschodniego Atlantyku i z Morza Śródziemnego kwot, limitów połowowych lub przydziału nakładu połowowego na warunkach środków zarządzania i ochrony ICCAT; lub
  - b) tuńczyk błękitnopłetwy został złowiony przez statek rybacki lub tonar, których indywidualna kwota lub uprawnienia do połowów ich państwa były w momencie połowu wyczerpane.
3. Z zastrzeżeniem rozporządzeń (WE) nr 1224/2009, (WE) nr 1005/2008 i (UE) nr 1379/2013, zakazuje się handlu unijnego, przywozu, wyładunku, przetwarzania i wywozu tuńczyka błękitnopłetwego pochodzącego ze wschodniego Atlantyku i z Morza Śródziemnego z miejsc hodowli lub tuczu, które nie spełniają wymogów rozporządzeń, o których mowa w ust. 1.

## ROZDZIAŁ VI

**PRZEPISY KOŃCOWE**

## Artykuł 57

**Ocena**

Do dnia 15 września każdego roku państwa członkowskie przedkładają Komisji szczegółowe sprawozdanie dotyczące wdrażania niniejszego rozporządzenia. W oparciu o informacje otrzymane od państw członkowskich Komisja przedkłada Sekretariatowi ICCAT do dnia 15 października każdego roku szczegółowe sprawozdanie dotyczące wdrażania zalecenia ICCAT 14-04.

## Artykuł 58

**Finansowanie**

Dla potrzeb rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 <sup>(2)</sup> wieloletni plan odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym uznaje się za wieloletni plan w rozumieniu art. 9 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1379/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej organizacji rynków produktów rybołówstwa i akwakultury, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1184/2006 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 104/2000 (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2328/2003, (WE) nr 861/2006, (WE) nr 1198/2006 i (WE) nr 791/2007 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 (Dz.U. L 149 z 20.5.2014, s. 1).

*Artykuł 59***Wdrożenie**

1. Komisję wspiera Komitet ds. Rybołówstwa i Akwakultury ustanowiony w art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 60***Uchylenie**

1. Niniejszym uchyla się rozporządzenie Rady (WE) nr 302/2009.
2. Odesłania do uchylonego rozporządzenia należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku XIII.

*Artykuł 61***Wejście w życie**

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

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 września 2016 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

M. SCHULZ

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

I. KORČOK

*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK I

**Specjalne, mające zastosowanie do połowów, warunki, o których mowa w art. 14 ust. 2**

1. W uzupełnieniu do przepisów ustanowionych w art. 9 ust. 3, maksymalna liczba kliprów tuńczykowych oraz statków do połowu wędami holowanymi, upoważnionych do połowów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku na podstawie specjalnych warunków mających zastosowanie do odstępstwa, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. a), jest równa liczbie unijnych statków łowczych prowadzących ukierunkowane połowy tuńczyka błękitnopłetwego w 2006 r.
2. W uzupełnieniu do przepisów ustanowionych w art. 9 ust. 3, maksymalna liczba statków łowczych upoważnionych do połowów tuńczyka błękitnopłetwego w Morzu Adriatyckim do celów hodowli lub tuczu na podstawie specjalnych warunków mających zastosowanie do odstępstwa, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. b), jest równa liczbie unijnych statków łowczych prowadzących ukierunkowane połowy tuńczyka błękitnopłetwego w 2008 r. W tym celu należy wziąć pod uwagę liczbę chorwackich statków łowczych prowadzących ukierunkowane połowy tuńczyka błękitnopłetwego w 2008 r.
3. W uzupełnieniu do przepisów ustanowionych w art. 9 ust. 3, maksymalna liczba kliprów tuńczykowych, taklowców i statków do połowu ręcznego bez wędziska upoważnionych do połowów tuńczyka błękitnopłetwego w Morzu Śródziemnym na podstawie specjalnych warunków mających zastosowanie do odstępstwa, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. c), jest równa liczbie unijnych statków łowczych prowadzących ukierunkowane połowy tuńczyka błękitnopłetwego w 2008 r.
4. Maksymalna liczba statków łowczych ustalona zgodnie z pkt 1, 2 i 3 niniejszego załącznika zostaje rozdysponowana pomiędzy państwa członkowskie zgodnie z TFUE oraz art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
5. Nie więcej niż 7 % unijnej kwoty dotyczącej tuńczyka błękitnopłetwego o wielkości między 8 kg lub 75 cm a 30 kg lub 115 cm rozdysponowuje się pomiędzy upoważnione statki łowcze, o których mowa w art. 14 ust. 2 lit. a) oraz w pkt 1 niniejszego załącznika. Kwota ta zostaje rozdysponowana pomiędzy państwa członkowskie zgodnie z TFUE oraz art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
6. W drodze odstępstwa od art. 14 ust. 2 lit. a), w ramach 7 % kwoty, o której mowa w pkt 5 niniejszego załącznika, do 100 ton może zostać przyznane na połowy tuńczyka błękitnopłetwego o wielkości nie mniejszej niż 6,4 kg lub 70 cm kliprami tuńczykowymi o długości poniżej 17 m.
7. Maksymalny przydział unijnej kwoty pomiędzy państwa członkowskie na dokonywanie połowów w ramach specjalnych warunków mających zastosowanie do odstępstwa, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. b) oraz w pkt 2 niniejszego załącznika, ustala się zgodnie z TFUE oraz art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
8. Nie więcej niż 2 % unijnej kwoty dotyczącej tuńczyka błękitnopłetwego o wielkości między 8 kg lub 75 cm a 30 kg lub 115 cm rozdysponowuje się pomiędzy upoważnione statki łowcze, o których mowa w art. 14 ust. 2 lit. c) oraz w pkt 3 niniejszego załącznika. Kwota ta zostaje rozdysponowana pomiędzy państwa członkowskie zgodnie z TFUE oraz art. 16 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
9. Każde państwo członkowskie, którego klipry tuńczykowe, taklowce, statki do połowu ręcznego bez wędziska oraz statki do połowu wędami holowanymi są upoważnione do połowów tuńczyka błękitnopłetwego zgodnie z art. 14 ust. 2 i niniejszym załącznikiem, ustanawia następujące wymogi dotyczące przywieszek ogonowych:
  - a) przywieszkę ogonową przyczepia się na każdym tuńczyku błękitnopłetwym niezwłocznie po wyładunku;
  - b) każda przywieszka ogonowa posiada niepowtarzalny numer identyfikacyjny, który jest określany w dokumentach statystycznych dotyczących tuńczyka błękitnopłetwego oraz widnieje na każdym opakowaniu zawierającym tuńczyka.

## ZAŁĄCZNIK II

**Wymogi dotyczące dziennika połowowego**

## A. STATKI ŁOWCZE

Minimalne specyfikacje dotyczące dzienników połowowych:

1. Dziennik połowowy zawiera numerowane strony.
2. Dziennik połowowy uzupełnia się codziennie (do północy) lub przed przybyciem do portu.
3. W przypadku inspekcji na morzu dziennik połowowy musi być uzupełniony.
4. Jedna kopia każdej strony pozostaje w dzienniku połowowym.
5. Dzienniki połowowe prowadzone na statku obejmują jeden rok działalności.

Minimalne standardowe informacje w dziennikach połowowych:

1. Nazwisko i adres kapitana.
2. Daty i porty wyjścia, daty i porty wejścia.
3. Nazwa statku, numer rejestracyjny, numer ICCAT, międzynarodowy radiowy sygnał wywoławczy i numer IMO (jeżeli jest dostępny).
4. Narzędzie połowowe:
  - a) rodzaj kodu FAO;
  - b) wymiary (np. długość, rozmiar oczka sieci, liczba haczyków).
5. Działania prowadzone na morzu – (co najmniej) jedna linijka na dzień rejsu, określająca:
  - a) działanie (np.: połowy, obróbka parą);
  - b) pozycję: dokładne pozycje w ciągu dnia (w stopniach i minutach), odnotowane dla każdej operacji połowowej lub w południe, jeżeli danego dnia nie prowadzono połowów;
  - c) zapis połowów, w tym:
    - 1) kod FAO;
    - 2) masa w zaokrągleniu (RWT) w kg na dzień;
    - 3) liczba sztuk dziennie.

W przypadku sejnerów dane te rejestruje się dla każdej operacji połowowej, w tym dla operacji połowowych o wyniku zerowym
6. Podpis kapitana.
7. Metody pomiaru masy: szacowanie, ważenie na statku.
8. W dziennikach połowowych stosuje się równoważnik masy w relacji pełnej ryb i określa się współczynniki przeliczeniowe zastosowane do oceny.

Minimalne informacje w dziennikach połowowych w przypadku wyładunku lub przeładunku:

1. Daty i port wyładunku/przeładunku,
2. Produkty:
  - a) gatunki i postać wg kodu FAO;
  - b) liczba ryb lub skrzyń oraz ilość w kg.



3. Podpis kapitana lub armatora,
4. W przypadku przeładunku: nazwa statku, na który dokonuje się przeładunku, jego bandera i numer ICCAT.

Minimalne informacje w dziennikach połowowych w przypadku transferu do sadzów:

1. Data, godzina i pozycja (szerokość/długość geograficzna) transferu.
2. Produkty:
  - a) identyfikacja gatunku wg kodu FAO;
  - b) liczba ryb przeniesionych do sadzów oraz ich ilość w kg.
3. Nazwa holownika, jego bandera i numer ICCAT.
4. Nazwa docelowego miejsca hodowli lub tuczu oraz jego numer ICCAT.
5. W przypadku wspólnych operacji połowowych, oprócz informacji zawartych w pkt 1–4, kapitan zapisuje w dzienniku połowowym:
  - a) w odniesieniu do statku łowczego dokonującego transferu ryb do sadzów:
    - ilość połowu wciągniętego na statek,
    - ilość połowu w stosunku do indywidualnej kwoty statku,
    - nazwy innych statków biorących udział we wspólnej operacji połowowej;
  - b) w odniesieniu do pozostałych statków łowczych biorących udział we wspólnej operacji połowowej, nieuczestniczących w transferze ryb:
    - nazwy tych statków, ich międzynarodowe radiowe sygnały wywoławcze i numery ICCAT,
    - informację, że żadnych połowów nie wciągnięto na statek ani nie przeniesiono do sadzów,
    - ilość połowu w stosunku do indywidualnych kwot statków,
    - nazwę i numer ICCAT statku łowczego, o którym mowa w lit. a).

#### B. HOLOWNIKI

1. Kapitan holownika zapisuje w swoim dzienniku połowowym datę, godzinę i pozycję transferu, przeniesione ilości (liczba ryb oraz ilość w kg), jak również numer sadza, nazwę i banderę statku łowczego i numer ICCAT, nazwę innego(-ych) statku(-ów) i numer ICCAT uczestniczących w transferze, docelowe miejsce hodowli lub tuczu i jego numer ICCAT, numer deklaracji transferu ICCAT.
2. Dalsze transfery na statki pomocnicze rybołówstwa lub inne holowniki należy zapisywać wraz z tymi samymi informacjami co w pkt 1, a także z nazwą statku pomocniczego lub holownika, banderą, numerem ICCAT i numerem deklaracji transferu ICCAT.
3. Dziennik połowowy zawiera dane o wszystkich transferach przeprowadzonych w okresie połowu. Dziennik połowowy należy przechowywać na statku i udostępniać w każdej chwili na potrzeby kontroli.

#### C. STATKI POMOCNICZE RYBOŁÓWSTWA

1. Kapitan statku pomocniczego rybołówstwa zapisuje codziennie działania w dzienniku połowowym, w tym datę, godzinę i pozycję, ilość tuńczyka błękitnopłetwego wciągniętą na statek, oraz nazwę statku rybackiego, miejsca hodowli lub tuczu lub tonara, w porozumieniu z którymi prowadzi działania.
2. Dziennik połowowy zawiera dane o wszystkich działaniach przeprowadzonych w okresie połowu. Dziennik połowowy należy przechowywać na statku i udostępniać w każdej chwili na potrzeby kontroli.

#### D. STATKI PRZETWÓRNIE

1. Kapitan statku przetwórnego codziennie zapisuje w dzienniku połowowym datę, godzinę i pozycję działań, wielkość przeładunku oraz, w stosownych przypadkach, liczbę i masę tuńczyka błękitnopłetwego otrzymanego z miejsc hodowli lub tuczu, tonarów lub ze statku łowczego. Kapitan powinien również zapisywać nazwy i numery ICCAT tych miejsc hodowli lub tuczu, tonarów lub statków łowczych.

2. Kapitan statku przetwórci prowadzi dziennik przetwarzania, w którym określone są przybliżona masa i liczba ryb przeniesionych lub przeładowanych, zastosowany współczynnik przeliczeniowy oraz masy i ilości w podziale na postać produktu.
  3. Kapitan statku przetwórci prowadzi plan sztauerski, w którym przedstawione jest rozmieszczenie i ilość każdego gatunku i postaci.
  4. Dziennik połowowy zawiera dane o wszystkich operacjach przeładunku przeprowadzonych w czasie okresu połowu. Dziennik połowowy, dziennik przetwarzania, plan sztauerski oraz oryginały deklaracji przeładunkowych ICCAT należy przechowywać na statku i udostępniać w każdej chwili na potrzeby kontroli.
-

## Deklaracja przeładunkowa ICCAT

Nr dokumentu

Statek transportowy	Statek rybacki	Ostateczne miejsce przeznaczenia:
Nazwa statku i radiowy sygnał wywoławczy:	Nazwa statku i radiowy sygnał wywoławczy:	Port:
Bandera:	Bandera:	Kraj:
Numer zezwolenia państwa bandery:	Numer zezwolenia państwa bandery:	Państwo:
Numer w rejestrze krajowym:	Numer w rejestrze krajowym:	
Numer w rejestrze ICCAT:	Numer w rejestrze ICCAT:	
Numer IMO:	Oznaka rybacka:	
	Numer strony w dzienniku połowowym:	

	Dzień	Miesiąc	Godzina	Rok	2_ 0_ _ _	Nazwisko kapitana statku rybackiego:	Nazwisko kapitana statku transportowego:
Wyjście	_ _	_ _	_ _	z	_ _ _ _		
Powrót	_ _	_ _	_ _	Do:	_ _ _ _	Podpis:	Podpis:
Przeładunek	_ _	_ _	_ _	_ _ _ _			

W przypadku przeładunku należy podać masę w kilogramach lub stosowaną jednostkę (np. skrzynia, kosz) oraz wyladowaną masę w kilogramach tej jednostki: |\_|\_| kilogramów.

MIEJSCE PRZEŁADUNKU

Port	Morze		Gatunek	Liczba jednostek ryb	Rodzaj produktu – żywe	Rodzaj produktu – w całości	Rodzaj produktu – wypatroszone	Rodzaj produktu – bez głowy	Rodzaj produktu – filetowe	Rodzaj produktu	Dalsze przeładunki
	Szer. geogr.:	Długość geogr.:									
											Data: _____   Miejsce/położenie: _____ Nr zezwolenia umawiającej się strony: Podpis kapitana statku dokonującego transferu:
											Nazwa statku przyjmującego: Bandera: Numer w rejestrze ICCAT: Numer IMO: Podpis kapitana:
											Data: _____   Miejsce/położenie: _____ Nr zezwolenia umawiającej się strony: Podpis kapitana statku dokonującego transferu:
											Nazwa statku przyjmującego: Bandera: Numer w rejestrze ICCAT: Numer IMO: Podpis kapitana:

Obowiązki w przypadku przeładunku:

1. Oryginał deklaracji przeładunkowej przekazuje się statkowi przyjmującemu (statkowi przetwórci / statkowi transportowemu).
2. Odpowiedni statek łowczy lub tonar zachowuje kopię deklaracji przeładunkowej.
3. Na dalsze operacje przeładunku zgodę wyraża ta umawiająca się strona, która zezwoliła na działalność statku.
4. Statek przyjmujący ryby przechowuje oryginał deklaracji przeładunkowej do momentu dotarcia do miejsca wyładunku.
5. Operacje przeładunku odnotowuje się w dzienniku połowowym każdego statku biorącego udział w operacji.

## ZAAŁĄCZNIK IV

Nr dokumentu	Deklaracja transferu ICCAT		
1. TRANSFER ŻYWEGO TUŃCZYKA BŁĘKITNOPIĘTNEGO PRZEZNACZONEGO DO HODOWLI LUB TUCZU			
Nazwa statku rybackiego:  Sygnał wywoławczy: Bandera: Numer zezwolenia państwa bandery: Numer w rejestrze ICCAT: Oznaka rybacka: Nr dziennika połowowego: Nr wspólnej operacji połowowej:	Nazwa tonara:  Numer w rejestrze ICCAT:	Nazwa holownika:  Sygnał wywoławczy: Bandera: Numer w rejestrze ICCAT: Oznaka rybacka:	Nazwa docelowego miejsca hodowli lub tuczu:  Numer w rejestrze ICCAT:  Numer tonara:
2. INFORMACJE DOTYCZĄCE TRANSFERU			
Data: __ / __ / ____	Miejsce lub pozycja:	Port:	Szer. geogr.:      Długość geogr.:
Liczba sztuk:		Gatunek:	Masa:
Rodzaj produktu:    żywe <input type="checkbox"/> całe <input type="checkbox"/> wypatroszone <input type="checkbox"/> Inne (określić):			
Nazwisko i podpis kapitana statku rybackiego / operatora tonara lub operatora miejsca hodowli lub tuczu:	Nazwisko i podpis kapitana statku przyjmującego (holownika, statku przetwórci, statku transportowego):		Nazwisko obserwatora, nr ICCAT i podpis:
3. DALSZE TRANSFERY			
Data: __ / __ / ____	Miejsce lub pozycja:	Port:	Szer. geogr.:      Długość geogr.:
Nazwa holownika:	Sygnał wywoławczy:	Bandera:	Numer w rejestrze ICCAT:
Numer zezwolenia na transfer wydane przez państwo, w którym znajduje się miejsce hodowli lub tuczu:	Oznaka rybacka:	Nazwisko i podpis kapitana statku przyjmującego:	

16.9.2016

PL

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 252/35

Data: __ / __ / ____	Miejsce lub pozycja:	Port:	Szer. geogr.:	Długość geogr.:
Nazwa holownika:	Sygnal wywoławczy:	Bandera:		Numer w rejestrze ICCAT:
Numer zezwolenia na transfer wydane go przez państwo, w którym znajduje się miejsce hodowli lub tuczu:	Oznaka rybacka:	Nazwisko i podpis kapitana statku przyjmującego:		
Data: __ / __ / ____	Miejsce lub pozycja:	Port:	Szer. geogr.:	Długość geogr.:
Nazwa holownika:	Sygnal wywoławczy:	Bandera:		Numer w rejestrze ICCAT:
Numer zezwolenia na transfer wydane go przez państwo, w którym znajduje się miejsce hodowli lub tuczu:	Oznaka rybacka:	Nazwisko i podpis kapitana statku przyjmującego:		
4. SADZE DZIELONE				
Nr sadza przekazującego:	kg:	Liczba sztuk ryb:		
Nazwa holownika przekazującego:	Sygnal wywoławczy:	Bandera:		Numer w rejestrze ICCAT:
Nr sadza odbierającego:	kg:	Liczba sztuk ryb:		
Nazwa holownika odbierającego:	Sygnal wywoławczy:	Bandera:		Numer w rejestrze ICCAT:
Nr sadza odbierającego:	kg:	Liczba sztuk ryb:		
Nazwa holownika odbierającego:	Sygnal wywoławczy:	Bandera:		Numer w rejestrze ICCAT:
Nr sadza odbierającego:	kg:	Liczba sztuk ryb:		
Nazwa holownika odbierającego:	Sygnal wywoławczy:	Bandera:		Numer w rejestrze ICCAT:

## ZALĄCZNIK V

## Formularz raportu połowowego

Bandera	Numer ICCAT	Nazwa statku	Data rozpoczęcia raportu	Data zakończenia raportu	Okres trwania raportu (d)	Data połowu	Miejsce połowu		Połów			Przypisana masa w przypadku wspólnych operacji połowowych (kg)
							Szerokość geograficzna	Długość geograficzna	Masa (kg)	Liczba sztuk	Średnia masa (kg)	

## ZAŁĄCZNIK VI

Wspólna operacja połowowa								
Państwo bandery	Nazwa statku	Numer ICCAT	Okres trwania operacji	Tożsamość operatorów	Indywidualna kwota statku	Klucz przydziału na statek	Docelowe miejsce hodowli lub tuczu	
							CPC	Numer ICCAT

Data ...

Zatwierdzenie państwa bandery ...

\_\_\_\_\_



## ZAŁĄCZNIK VII

**Program regionalnych obserwatorów ICCAT**

## WYZNACZANIE REGIONALNYCH OBSERWATORÓW ICCAT

1. Każdy regionalny obserwator ICCAT posiada następujące kwalifikacje do wykonywania swoich zadań:
  - a) wystarczające doświadczenie w rozpoznawaniu gatunków ryb i narzędzi połowowych;
  - b) zadowalająca znajomość środków zarządzania i ochrony ICCAT oceniana na podstawie świadectwa wydanego przez państwa członkowskie w oparciu o wytyczne ICCAT dotyczące szkolenia;
  - c) umiejętność obserwacji i dokładnego zapisu;
  - d) zadowalająca znajomość języka państwa bandery obserwowanego statku lub miejsca hodowli lub tuczu.

## OBOWIĄZKI REGIONALNYCH OBSERWATORÓW ICCAT

2. Regionalni obserwatorzy ICCAT:
  - a) muszą mieć ukończone szkolenie techniczne wymagane na podstawie wytycznych ustanowionych przez ICCAT;
  - b) muszą być obywatelami jednego z państw członkowskich oraz w zakresie, w jakim jest to możliwe, obywatelami innego państwa niż państwo miejsca hodowli lub tuczu lub tonara, lub państwo bandery sejniera. Jeżeli jednak tuńczyk błękitnopłetwy jest odławiany z sadza i sprzedawany jako produkt świeży, funkcję regionalnego obserwatora ICCAT, który obserwuje odłów, może pełnić obywatel państwa członkowskiego odpowiedzialnego za miejsce hodowli lub tuczu;
  - c) muszą być w stanie wykonywać zadania określone w pkt 3;
  - d) muszą być uwzględnieni w wykazie regionalnych obserwatorów ICCAT prowadzonym przez ICCAT;
  - e) nie mogą mieć aktualnych interesów finansowych lub czerpać korzyści z połowów tuńczyka błękitnopłetwego.

## ZADANIA REGIONALNYCH OBSERWATORÓW ICCAT

3. Zadania regionalnych obserwatorów ICCAT polegają w szczególności na:
  - a) w przypadku obserwatorów na sejnierach – monitorowaniu zgodności sejnierów ze stosownymi środkami zarządzania i ochrony przyjętymi przez ICCAT. W szczególności regionalni obserwatorzy:
    - 1) w przypadkach gdy regionalny obserwator ICCAT zauważy coś, co może stanowić niezgodność z zaleceniami ICCAT, niezwłocznie przekazuje tę informację przedsiębiorstwu wysyłającemu regionalnego obserwatora ICCAT, które niezwłocznie przekazuje ją organom państwa bandery statku łowczego;
    - 2) zapisują i składają raporty z działalności połowowej;
    - 3) obserwują i oszacowują połowy oraz weryfikują wpisy do dziennika połowowego;
    - 4) sporządzają dzienny raport z działań sejniera związanych z transferem;
    - 5) obserwują i odnotowują statki, które mogą prowadzić połowy niezgodnie ze środkami zarządzania i ochrony ICCAT;
    - 6) zapisują i składają raporty z prowadzonych działań związanych z transferem;
    - 7) weryfikują pozycję statku podczas transferu;

- 8) obserwują i oszacowują przenoszone produkty, również poprzez przegląd zapisów wideo;
  - 9) weryfikują i zapisują nazwę danego statku rybackiego i jego numer ICCAT;
  - 10) prowadzą prace naukowo-badawcze, takie jak gromadzenie danych w ramach zadania II, jeżeli wymaga tego Komisja ICCAT, na podstawie wytycznych SCRS;
- b) w przypadku regionalnych obserwatorów ICCAT w miejscach hodowli lub tuczu i tonarach – monitorują zgodność tych miejsc hodowli lub tuczu i tonarów ze stosownymi środkami zarządzania i ochrony przyjętymi przez ICCAT. W szczególności regionalni obserwatorzy ICCAT:
- 1) weryfikują dane zawarte w deklaracji transferu i deklaracji umieszczania w sadzach oraz BCD, w tym poprzez przegląd zapisów wideo;
  - 2) poświadczają dane zawarte w deklaracji transferu i deklaracji umieszczania w sadzach oraz w BCD;
  - 3) sporządzają dzienny raport ze związanych z transferem działań miejsc hodowli lub tuczu i tonarów;
  - 4) kontrasygnują deklarację transferu i deklarację umieszczania w sadzach i BCD jedynie wtedy, gdy zgadzają się, że zawarte w nich informacje są spójne z ich uwagami, włącznie z nagraniem wideo potwierdzającym zgodność na mocy wymogów określonych w art. 35 ust. 1 i art. 44 ust. 1;
  - 5) prowadzą wymagane przez Komisję prace naukowo-badawcze, np. gromadzenie próbek, na podstawie wytycznych SCRS;
  - 6) rejestrują i weryfikują obecność wszelkiego oznakowania, w tym również znaki naturalne, oraz informują o wszelkich śladach niedawnego usuwania oznakowania;
- c) sporządzają ogólne raporty obejmujące informacje zebrane zgodnie z niniejszym punktem oraz zapewniają kapitanowi i operatorowi miejsca hodowli lub tuczu możliwość zawarcia w nich wszelkich stosownych informacji;
- d) przedkładają Sekretariatowi ogólny raport, o którym mowa w lit. c), w ciągu 20 dni od zakończenia okresu obserwacji;
- e) pełnią wszelkie inne funkcje określone przez Komisję ICCAT.
4. Regionalni obserwatorzy ICCAT traktują jako poufne wszystkie informacje dotyczące operacji sejnów i miejsc hodowli lub tuczu związanych z połowem i transferem oraz potwierdzają przyjęcie tego wymogu na piśmie, co stanowi warunek wyznaczenia ich jako regionalnych obserwatorów ICCAT.
5. Regionalni obserwatorzy ICCAT spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych państwa bandery lub państwa miejsca hodowli lub tuczu, którego jurysdykcji podlega statek lub miejsce hodowli lub tuczu, do którego regionalny obserwator ICCAT został przydzielony.
6. Regionalni obserwatorzy ICCAT przestrzegają hierarchii i ogólnych zasad zachowania obowiązujących cały personel statku i miejsca hodowli lub tuczu, pod warunkiem że zasady te nie kłócą się z obowiązkami regionalnych obserwatorów ICCAT wynikającymi z niniejszego programu ani z obowiązkami personelu statków i miejsc hodowli lub tuczu określonych w pkt 7 niniejszego załącznika i art. 51 ust. 6.

#### OBOWIĄZKI PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO BANDERY WOBEC REGIONALNYCH OBSERWATORÓW ICCAT

7. Państwa członkowskie odpowiedzialne za sejnę, miejsce hodowli lub tuczu lub tonar zapewniają, aby regionalni obserwatorzy ICCAT:
- a) mieli dostęp do personelu statku, miejsca hodowli lub tuczu i tonara oraz do narzędzi, sadzów i urządzeń;
  - b) na żądanie mieli dostęp do następujących urządzeń – jeżeli są one na statku, do którego zostali przydzieleni – w celu ułatwienia wykonywania ich obowiązków, określonych w pkt 3 niniejszego załącznika:
    - 1) urządzenia nawigacji satelitarnej;
    - 2) ekrany radarowe w czasie pracy;
    - 3) elektroniczne urządzenia łączności;

- c) mieli zapewnione zakwaterowanie, w tym miejsce do spania, wyżywienie i odpowiednie warunki sanitarne, takie same jak oficerowie;
- d) mieli zapewnione odpowiednie miejsce na mostku lub w sterowni do pracy biurowej, jak również miejsce na pokładzie odpowiednie do wykonywania obowiązków obserwatora.

KOSZTY WYNIKAJĄCE Z PROGRAMU REGIONALNYCH OBSERWATORÓW ICCAT

8. Wszystkie koszty związane z działalnością regionalnych obserwatorów ICCAT ponoszone są przez operatorów miejsc hodowli lub tuczu lub właścicieli sejnerów.
-

## ZAŁĄCZNIK VIII

**System wspólnej międzynarodowej kontroli ICCAT**

Na czwartym zwykłym posiedzeniu (Madryt, listopad 1975 r.) oraz na dorocznym posiedzeniu w 2008 r. w Marrakeszu ICCAT ustaliła, że:

Zgodnie z art. IX ust. 3 Konwencji Komisja ICCAT zaleca ustanowienie następujących uzgodnień w zakresie międzynarodowej kontroli poza wodami podlegającymi jurysdykcji krajowej w celu zapewnienia stosowania Konwencji i obowiązujących na jej mocy środków:

## I. POWAŻNE NARUSZENIA

1. Do celów niniejszej procedury poważne naruszenie oznacza następujące naruszenia środków zarządzania i ochrony ICCAT przyjętych przez Komisję ICCAT:
  - a) łowienie bez licencji, zezwolenia lub upoważnienia wydanego przez CPC bandery;
  - b) zaniedbania w prowadzeniu wystarczających rejestrów połowów i danych dotyczących połowów zgodnie z wymogami Komisji ICCAT w zakresie sprawozdawczości lub znaczna ilość błędów w takich rejestrach połowów lub danych dotyczących połowów;
  - c) połowy w obszarze zamkniętym;
  - d) połowy w okresie zamkniętym;
  - e) celowe przyjmowanie lub zatrzymywanie gatunków niezgodnie z obowiązującymi środkami zarządzania i ochrony przyjętymi przez ICCAT;
  - f) znaczące naruszenie limitów połowowych lub kwot obowiązujących na mocy przepisów ICCAT;
  - g) wykorzystywanie zakazanych narzędzi połowowych;
  - h) fałszowanie lub celowe zatajanie oznaczeń, tożsamości lub rejestracji statku rybackiego;
  - i) zatajanie dowodów dotyczących dochodzenia w sprawie naruszenia, manipulowanie nimi lub ich usuwanie;
  - j) wielokrotne naruszenia, które łącznie stanowią poważne zlekceważenie obowiązujących środków ICCAT;
  - k) napaść na upoważnionego inspektora lub obserwatora, opieranie się mu, zastraszanie go, molestowanie seksualne, ingerowanie w jego czynności, niesłuszne utrudnianie prowadzenia tych czynności lub ich opóźnianie;
  - l) celowe manipulowanie VMS lub jego dezaktywacja;
  - m) inne naruszenia stwierdzone przez ICCAT, po ich włączeniu do zmienionej wersji niniejszej procedury i jej rozpowszechnieniu;
  - n) połowy z pomocą samolotu zwiadowczego;
  - o) ingerowanie w satelitarny system monitorowania lub prowadzenie działalności bez VMS;
  - p) dokonywanie transferu bez deklaracji transferu;
  - q) przeładunek na morzu.
2. W przypadku wejścia na statek i inspekcji statku rybackiego, w czasie której upoważnieni inspektorzy stwierdzą działanie lub stan stanowiące poważne naruszenie określone w pkt 1, organy państwa bandery statków inspekcyjnych natychmiast powiadamiają o nim państwo bandery statku rybackiego bezpośrednio, jak również poprzez Sekretariat ICCAT. W takich przypadkach inspektor powiadamia również każdy statek inspekcyjny państwa bandery statku rybackiego, o którym wiadomo, że znajduje się w pobliżu.
3. Inspektorzy ICCAT rejestrują w dzienniku połowowym statku rybackiego przeprowadzone inspekcje i wszelkie stwierdzone naruszenia.

4. Państwo członkowskie bandery zapewnia, aby po inspekcji, o której mowa w pkt 2, dany statek rybacki zaprzestał wszelkiej działalności połowowej. Państwo członkowskie bandery wymaga, aby statek rybacki skierował się w ciągu 72 godzin do portu wyznaczonego przez to państwo, gdzie zostanie wszczęte dochodzenie.
5. Jeżeli statek nie zostaje wezwany do portu, państwo członkowskie bandery przedstawia we właściwym czasie odpowiednie uzasadnienie dla Komisji Europejskiej, która przekazuje informacje do Sekretariatu ICCAT, który z kolei udostępnia je innym umawiającym się stronom na ich wniosek.



## II. PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI

6. Inspekcje są przeprowadzane przez inspektorów wyznaczonych przez umawiające się strony. Nazwy upoważnionych agencji rządowych i nazwiska wszystkich inspektorów wyznaczonych w tym celu przez odpowiednie rządy są zgłaszane Komisji ICCAT.
7. Statki wykonujące zadania w zakresie międzynarodowych wejść na statek i inspekcji zgodnie z niniejszym załącznikiem wywieszają specjalną flagę lub porządek zatwierdzony przez Komisję ICCAT i wydany przez Sekretariat ICCAT. Nazwy statków wykorzystywanych do tych celów zostają zgłoszone do Sekretariatu ICCAT tak szybko, jak jest to możliwe przed rozpoczęciem inspekcji. Sekretariat ICCAT udostępnia informacje dotyczące wyznaczonych statków inspekcyjnych wszystkim CPC, w tym przez opublikowanie ich na swojej chronionej hasłem stronie internetowej.
8. Każdy inspektor posiada odpowiedni dokument tożsamości wydany przez organy państwa bandery, w formie przedstawionej w pkt 21 niniejszego załącznika.
9. Z zastrzeżeniem ustaleń uzgodnionych na mocy pkt 16 statek pod banderą umawiającej się strony prowadzący połowy tuńczyka lub ryb tuńczykopodobnych na obszarze objętym Konwencją poza wodami podlegającymi jurysdykcji krajowej zatrzymuje się po otrzymaniu odpowiedniego sygnału zgodnie z Międzynarodowym Kodem Sygnałowym od statku, który wywiesza porządek ICCAT, o którym mowa w pkt 7, i na którym znajduje się inspektor, chyba że statek prowadzi akurat operacje połowowe; w takim przypadku statek zatrzymuje się niezwłocznie po zakończeniu takich operacji. Kapitan statku udziela zespołowi dokonującemu inspekcji, o którym mowa w pkt 10, zezwolenia na wejście na statek i udostępnia drabinkę wejściową. Kapitan umożliwia zespołowi dokonującemu inspekcji skontrolowanie urządzeń, połowu lub narzędzi oraz wszelkiej odpowiedniej dokumentacji w sposób, który inspektor uzna za konieczny do sprawdzenia przestrzegania obowiązujących zaleceń Komisji ICCAT w odniesieniu do państwa bandery statku poddawanego inspekcji. Ponadto inspektor może zwrócić się o wszelkie niezbędne wyjaśnienia.
10. Wielkość zespołu dokonującego inspekcji jest ustalana przez oficera dowodzącego statku inspekcyjnego, z uwzględnieniem stosownych okoliczności. Zespół dokonujący inspekcji jest tak mały, jak to możliwe do pewnej i bezpiecznej realizacji zadań przewidzianych w niniejszym załączniku.
11. Po wejściu na statek inspektor przedstawia dokument tożsamości opisany w pkt 8. Inspektor musi przestrzegać ogólnie przyjętych międzynarodowych przepisów, procedur i praktyk dotyczących bezpieczeństwa statku poddawanego inspekcji i jego załogi oraz zminimalizować zakłócenia dla działalności połowowej lub przechowywania produktu oraz, o ile to możliwe, unikać działań, które wpłynęłyby niekorzystnie na jakość połowu znajdującego się na statku.

Każdy inspektor ogranicza swoje badania do ustalenia, czy przestrzega się zaleceń Komisji ICCAT obowiązujących w odniesieniu do państwa bandery danego statku. Podczas przeprowadzania inspekcji inspektor może zwrócić się do kapitana statku rybackiego o wszelką niezbędną pomoc. Inspektor sporządza sprawozdanie z inspekcji w formie zatwierdzonej przez Komisję ICCAT. Inspektor podpisuje sprawozdanie w obecności kapitana statku, który ma prawo dodać do sprawozdania wszelkie uwagi, jakie uzna za odpowiednie, lub zwrócić się o ich dodanie oraz podpisać te uwagi.

12. Kopie sprawozdania przekazuje się kapitanowi statku oraz rządowi, któremu podlega zespół dokonujący inspekcji i który przekazuje kopie właściwym organom państwa bandery statku poddawanego inspekcji oraz Komisji ICCAT. W przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek naruszenia zaleceń ICCAT inspektor powiadamia również, w miarę możliwości, każdy statek inspekcyjny państwa bandery statku rybackiego, o którym wiadomo, że znajduje się w pobliżu.
13. Opór wobec inspektora lub niewypełnianie jego poleceń są traktowane przez państwo bandery statku poddawanego inspekcji w sposób podobny do tego, w jaki traktuje ono podobne zachowania wobec inspektora krajowego.
14. Inspektor wypełnia swoje obowiązki na mocy tych ustaleń zgodnie z zasadami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, ale podlega kontroli operacyjnej władz krajowych i jest wobec nich odpowiedzialny.

15. Umawiające się strony biorą pod uwagę sprawozdania z inspekcji, rejestry obserwacji zgodnie z zaleceniem 94-09 oraz stwierdzenia wynikające z inspekcji dokumentów przez zagranicznych inspektorów na mocy tych ustaleń oraz podejmują w związku z tym zgodnie z prawodawstwem krajowym działania na podobnej zasadzie jak w przypadku sprawozdań inspektorów krajowych. Przepisy niniejszego punktu nie nakładają na umawiającą się stronę obowiązku nadawania większej wartości dowodowej sprawozdaniu zagranicznego inspektora niż wartość, jaką miałyby to sprawozdanie w państwie inspektora. Umawiające się strony współpracują w celu ułatwienia postępowania sądowego lub innego rodzaju postępowania będącego skutkiem sprawozdania inspektora na mocy niniejszych ustaleń.
16. a) Do dnia 15 lutego każdego roku umawiające się strony powiadamiają Komisję ICCAT o tymczasowych planach przeprowadzania inspekcji na mocy niniejszego rozporządzenia w danym roku kalendarzowym, a Komisja ICCAT może zaproponować umawiającym się stronom koordynację operacji krajowych w tej dziedzinie, w tym liczbę inspektorów i statków, na których znajdują się inspektorzy.
- b) Ustalenia określone w niniejszym rozporządzeniu oraz plany uczestnictwa stosuje się między umawiającymi się stronami, o ile nie uzgodniły one inaczej, a wszelkie tego typu uzgodnienia zgłasza się Komisji ICCAT. Wdrożenie systemu zostanie jednak zawieszono pomiędzy dwoma umawiającymi się stronami, jeżeli jedna z nich zgłosi to Komisji ICCAT w oczekiwaniu na realizację uzgodnień.
17. a) Narzędzia połowowe kontroluje się zgodnie z regulacjami obowiązującymi na podobszarze, na którym ma miejsce inspekcja. Inspektor określa podobszar, na którym miała miejsce inspekcja, oraz przedstawia w sprawozdaniu z inspekcji opis wszelkich stwierdzonych naruszeń.
- b) Inspektor jest uprawniony do inspekcji wszystkich stosowanych lub znajdujących się na statku narzędzi połowowych.
18. Inspektor umieszcza znak identyfikacyjny zatwierdzony przez Komisję ICCAT na każdym narzędziu połowowym, które wydaje się niezgodne z zaleceniami Komisji ICCAT obowiązującymi dla państwa bandery danego statku, i odnotowuje to w swoim sprawozdaniu z inspekcji.
19. Inspektor może sfotografować narzędzia, urządzenia, dokumentację i wszelkie inne elementy, które uzna za niezbędne, w sposób ujawniający te cechy, które jego zdaniem są niezgodne z obowiązującymi przepisami; w takim przypadku fotografowane obiekty wymienia się w sprawozdaniu, a do kopii sprawozdania przeznaczonej dla państwa bandery dołącza się kopie tych zdjęć.
20. Inspektor dokonuje, w razie konieczności, inspekcji wszystkich połowów na statku w celu ustalenia zgodności z zaleceniami ICCAT.
21. Wzór dowodu tożsamości dla inspektorów jest następujący:

<b>INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNA</b>  <b>ICCAT</b>		 <b>ICCAT</b>
<b>Inspector Identity Card</b>		The holder of this document is an ICCAT inspector duly appointed under the terms of the Scheme of Joint International Inspection and Surveillance of the International Commission for the Conservation of the Atlantic Tuna and has the authority to act under the provision of the ICCAT Control and Enforcement measures.
Photograph	<b>Contracting Party:</b>	
	<b>Inspector Name:</b>	
	<b>Card n°:</b>	
	<b>Issue Date:</b>	
Valid five years		..... ICCAT Executive Secretary Issuing Authority
		..... Inspector

## ZAŁĄCZNIK IX

**Minimalne normy w zakresie procedur dotyczących nagrań wideo****Operacje transferu**

1. Elektroniczny nośnik zawierający oryginalne nagrania wideo przekazywany jest jak najszybciej po zakończeniu operacji transferu regionalnemu obserwatorowi ICCAT, który niezwłocznie sygnuje go inicjałami, aby uniknąć wszelkich dalszych manipulacji.
2. Oryginalny zapis należy przechowywać na statku łowczym lub – w stosownych przypadkach – u operatora miejsca hodowli lub tuczu lub tonara, przez cały okres obowiązywania upoważnienia.
3. Należy sporządzić dwa identyczne egzemplarze nagrania wideo. Jeden egzemplarz przekazywany jest regionalnemu obserwatorowi ICCAT na pokładzie sejnery, a jeden krajowemu obserwatorowi obecnemu na holowniku, przy czym ten drugi egzemplarz dołącza się do deklaracji transferu i do połowów, których on dotyczy. Procedura taka powinna mieć zastosowanie wyłącznie do obserwatorów krajowych w przypadku transferów między holownikami.
4. Na początku lub na końcu każdego nagrania wideo należy zamieścić numer zezwolenia na transfer ICCAT.
5. Na każdym nagraniu wideo przez cały czas wyświetla się godzina i data nagrania.
6. Przed rozpoczęciem transferu nagranie wideo musi obejmować otwarcie i zamknięcie sieci/drzwi oraz materiał pokazujący, czy tonary, na które i z których dokonuje się transferu, zawierają już tuńczyka błękitnopłetwego.
7. Nagrania wideo są ciągłe bez żadnych przerw i cięć oraz obejmują całą operację transferu.
8. Nagranie wideo ma odpowiednią jakość umożliwiającą oszacowanie liczby przeniesionych tuńczyków błękitnopłetwych.
9. Jeżeli nagranie wideo ma jakość niewystarczającą do oszacowania liczby przeniesionych tuńczyków błękitnopłetwych, organy kontrolne wnioskuje o nowy transfer. Nowy transfer obejmuje przeniesienie wszystkich tuńczyków błękitnopłetwych znajdujących się w sadzu odbierającym do innego sadza, który musi być pusty.

**Umieszczanie w sadzach**

1. Elektroniczny nośnik zawierający oryginalne nagrania wideo przekazywany jest jak najszybciej po zakończeniu operacji umieszczania w sadzach regionalnemu obserwatorowi ICCAT, który niezwłocznie sygnuje go inicjałami w celu uniknięcia wszelkich dalszych manipulacji.
2. Oryginalne nagranie przechowuje się w stosownych przypadkach w miejscach hodowli lub tuczu, przez cały okres obowiązywania upoważnienia.
3. Sporządza się dwa identyczne egzemplarze nagrania wideo. Jeden egzemplarz przekazywany jest regionalnemu obserwatorowi ICCAT przydzielonemu do miejsca hodowli lub tuczu.
4. Na początku lub na końcu każdego nagrania wideo wyświetla się numer zezwolenia na umieszczenie w sadzach ICCAT.
5. Na każdym nagraniu wideo przez cały czas wyświetla się godzina i data nagrania.
6. Przed rozpoczęciem operacji umieszczania w sadzach nagranie wideo musi obejmować otwarcie i zamknięcie sieci/drzwi oraz pokazywać, czy sadze, do których i z których dokonuje się przeniesienia, zawierają już tuńczyka błękitnopłetwego.
7. Nagrania wideo są ciągłe bez żadnych przerw i cięć oraz obejmują całą operację umieszczania w sadzach.
8. Nagranie wideo ma jakość wystarczającą do oszacowania liczby przenoszonych tuńczyków błękitnopłetwych.
9. Jeżeli nagranie wideo ma jakość niewystarczającą do oszacowania liczby przeniesionych tuńczyków błękitnopłetwych, organy kontrolne wnioskuje o nową operację umieszczenia w sadzach. Nowa operacja umieszczenia w sadzach obejmuje przeniesienie wszystkich tuńczyków błękitnopłetwych znajdujących się w sadzu odbierającym w miejscu hodowli lub tuczu do innego sadza w miejscu hodowli lub tuczu, który musi być pusty.

## ZAŁĄCZNIK X

**Normy i procedury dotyczące programów i wymogów w zakresie sprawozdawczości, o których mowa w art. 46 ust. 2–7 i art. 47 ust. 1****A. Stosowanie systemów kamer stereoskopowych**

Stosowanie systemów kamer stereoskopowych w kontekście operacji umieszczania w sadzach, zgodnie z wymogami art. 46 niniejszego rozporządzenia, odbywa się następująco:

1. Próbka żywych ryb nie może być mniejsza niż 20 % ilości ryb umieszczanych w sadzach. Jeżeli jest to technicznie możliwe, próbka żywych ryb jest sekwencyjna, tzn. pomiaru dokonuje się na co piątym osobniku; próbkę pobiera się na rybach mierzonych w odległości od 2 do 8 metrów od kamery.
2. Wymiary bramki transferowej łączącej sadz przekazujący i sadz odbierający wynoszą maksymalnie 10 metrów szerokości i 10 metrów wysokości.
3. Jeżeli pomiary długości ryb wykazują rozkład multimodalny (dwie ławice lub więcej ławic o różnych rozmiarach), możliwe jest stosowanie do tej samej operacji umieszczania w sadzach więcej niż jednego algorytmu konwersji; do zamiany długości według rozpiętości na masę całkowitą stosuje się najbardziej aktualny(-e) algorytm(-y) ustanowiony(-e) przez SCRS, zgodnie z kategorią rozmiaru ryb mierzonych podczas umieszczania w sadzach.
4. Przed każdą operacją umieszczania w sadzach prowadzi się zatwierdzanie stereoskopowych pomiarów długości z wykorzystaniem paska skali w odległości od 2 do 8 m.
5. Przy przekazywaniu wyników programu stereoskopowego w informacjach podaje się margines błędu właściwy dla specyfikacji technicznej systemu kamer stereoskopowych, który nie może wykroczać poza zakres  $\pm 5\%$ .
6. Sprawozdanie z wyników programu stereoskopowego obejmuje dane dotyczące wszystkich specyfikacji technicznych wymienionych powyżej, w tym wielkość próbki, sposób pobierania próbki, odległość od kamery, wymiary bramki transferowej oraz algorytmy (stosunek długości do masy). SCRS poddaje przeglądowi wszystkie te specyfikacje, a jeśli to konieczne, opracowuje zalecenia w sprawie ich zmiany.
7. Jeżeli nagranie kamerą stereoskopową ma jakość niewystarczającą do oszacowania masy umieszczonych w sadzach tuńczyków błękitnopłetwych, organy państwa członkowskiego odpowiedzialnego za statek łowczy, tonar lub miejsce hodowli lub tuczu nakazują przeprowadzenie nowej operacji umieszczania w sadzach.

**B. Prezentacja i wykorzystanie wyników programów**

1. W przypadku wspólnych operacji połowowych i połowów przy pomocy tonarów przeznaczonych dla miejsca hodowli lub tuczu, w które zaangażowane są pojedyncze CPC lub jedno państwo członkowskie, decyzje dotyczące różnic pomiędzy raportem połowowym a wynikami programu systemu stereoskopowego podejmuje się na poziomie wspólnej operacji połowowej lub całkowitych połowów przy pomocy tonarów. W przypadku wspólnych operacji połowowych, w które zaangażowanych jest więcej CPC lub państw członkowskich, decyzje dotyczące różnic pomiędzy raportem połowowym a wynikami programu systemu stereoskopowego podejmuje się na poziomie operacji umieszczania w sadzach, chyba że organy wszystkich CPC lub państw członkowskich bandery statków łowczych zaangażowanych we wspólną operację połowową postanowią inaczej.
2. Państwo członkowskie odpowiedzialne za miejsce hodowli lub tuczu przedstawia państwu członkowskiemu lub CPC odpowiedzialnym za statek łowczy lub tonar oraz Komisji raport obejmujący następujące dokumenty:
  - a) raport techniczny dotyczący systemu stereoskopowego zawierający:
    - informacje ogólne: gatunki, obszar, sadz, data, algorytm,
    - informacje statystyczne dotyczące wielkości: średnia masa i długość, minimalna masa i długość, maksymalna masa i długość, liczba ryb, od których pobrano próbki, zróżnicowanie masy, zróżnicowanie rozmiaru;
  - b) szczegółowe wyniki programu uwzględniające rozmiar i masę każdej ryby, od której pobrano próbkę;
  - c) raport z umieszczania w sadzach zawierający:
    - ogólne informacje dotyczące operacji: liczba operacji umieszczania w sadzach, nazwa miejsca hodowli lub tuczu, numer sadza, numer BCD, numer ITD, nazwa i bandera statku łowczego lub tonara, nazwa i bandera holownika, data operacji przeprowadzonych w ramach systemu stereoskopowego i nazwa pliku zawierającego nagranie,



- algorytm stosowany do przeliczenia długości na masę,
  - porównanie ilości zadeklarowanej w BCD oraz ilości wykrytej za pomocą systemu stereoskopowego, z uwzględnieniem liczby ryb, średniej masy i masy całkowitej (wzór stosowany do obliczenia różnicy jest następujący:  $(\text{System stereoskopowy} - \text{BCD}) / (\text{System stereoskopowy} * 100)$ ),
  - margines błędu systemu,
  - w przypadku raportów z umieszczania w sadzach odnoszących się do wspólnych operacji połowowych / tonarów ostatni raport z umieszczania w sadzach zawiera również streszczenie wszystkich informacji z poprzednich raportów z umieszczania w sadzach.
3. Po otrzymaniu raportu z umieszczania w sadzach organy państwa członkowskiego statku łowczego lub tonara podejmują wszelkie niezbędne działania w zależności od następujących sytuacji:
- a) całkowita masa zadeklarowana przez statek łowczy lub tonar w BCD mieści się w zakresie wyników z systemu stereoskopowego:
- nie wydaje się nakazu wypuszczenia,
  - należy wprowadzić zmiany w dokumencie BCD zarówno w zakresie liczby (stosując liczbę ryb uzyskaną przez system kamer kontrolnych lub inne techniki), jak i średniej masy, przy czym nie zmienia się masy całkowitej;
- b) całkowita masa zadeklarowana przez statek łowczy lub tonar w BCD kształtuje się poniżej najniższej wartości z zakresu wyników z systemu stereoskopowego:
- wydaje się nakaz wypuszczenia przy zastosowaniu najniższej wartości z zakresu wyników z systemu stereoskopowego,
  - operacje wypuszczenia przeprowadza się zgodnie z procedurami określonymi w art. 34 ust. 2 i załączniku XI,
  - po zakończeniu operacji wypuszczenia należy wprowadzić zmiany w BCD zarówno w zakresie liczby (stosując różnicę między liczbą ryb uzyskaną z kamer kontrolnych a liczbą ryb wypuszczonych), jak i średniej masy, przy czym nie zmienia się masy całkowitej;
- c) całkowita masa zadeklarowana przez statek łowczy lub tonar w BCD przewyższa najwyższą wartość z zakresu wyników z systemu stereoskopowego:
- nie wydaje się nakazu wypuszczenia;
  - wprowadza się odpowiednie zmiany w BCD w odniesieniu – odpowiednio – do masy całkowitej (stosując najwyższą wartość w zakresie wyników z systemu stereoskopowego), liczby ryb (stosując wyniki z kamer kontrolnych) oraz średniej masy.
4. W przypadku każdej istotnej zmiany BCD wprowadzone w sekcji 2 wartości (liczba i masa) są spójne z wartościami wprowadzonymi w sekcji 6, a wartości w sekcjach 3, 4 i 6 nie są wyższe niż wartości w sekcji 2.
5. W przypadku wyrównywania różnic stwierdzonych w indywidualnych raportach z umieszczania w sadzach w odniesieniu do wszystkich operacji umieszczania w sadzach przeprowadzonych w ramach wspólnych operacji połowowych / połowów w tonarach, bez względu na to, czy konieczna jest operacja wypuszczenia, wprowadza się zmiany we wszystkich odpowiednich BCD na podstawie najniższej wartości w zakresie wyników z systemu stereoskopowego. Należy wprowadzić zmiany również w BCD dotyczącym ilości wypuszczonego tuńczyka błękitno-płetwego w odniesieniu do masy / liczby sztuk wypuszczonych ryb. Należy wprowadzić zmiany również w BCD dotyczącym tuńczyka błękitno-płetwego, który nie został wypuszczony, lecz w odniesieniu do którego wyniki z systemu stereoskopowego lub uzyskane innymi technikami różnią się od wartości zgłoszonych jako złowione lub poddane transferowi, w celu oddania tych różnic.
- Należy wprowadzić zmiany również w BCD dotyczącym połowów objętych operacją wypuszczenia w odniesieniu do masy / liczby sztuk wypuszczonych ryb.
-

## ZAŁĄCZNIK XI

**Protokół operacji wypuszczania**

1. Operacja wypuszczania do morza tuńczyka błękitnopłetwego z sadzów wykorzystywanych w hodowli lub tuczu jest nagrywana za pomocą kamery wideo i obserwowana przez regionalnego obserwatora ICCAT, który sporządza raport i przedkłada go razem z nagraniem wideo Sekretariatowi ICCAT.
2. Jeżeli wydano nakaz wypuszczenia operator miejsca hodowli lub tuczu występuje z wnioskiem o wysłanie regionalnego obserwatora ICCAT.
3. Operacja wypuszczania do morza tuńczyka błękitnopłetwego z sadzów wykorzystywanych w transporcie lub tonarów jest obserwowana przez krajowego obserwatora z państwa członkowskiego odpowiedzialnego za holownik lub tonar, który sporządza raport i przedkłada go organom kontroli w odpowiedzialnym państwie członkowskim.
4. Przed dokonaniem operacji wypuszczania organy kontroli państwa członkowskiego mogą nakazać przeprowadzenie transferu kontrolnego z wykorzystaniem kamer tradycyjnych lub stereoskopowych w celu oszacowania liczby i masy ryb, które muszą zostać wypuszczone.
5. Organy państwa członkowskiego mogą zastosować wszelkie dodatkowe środki, jakie uznają za konieczne do zapewnienia, aby operacje wypuszczania odbywały się w najodpowiedniejszym momencie i miejscu, tak aby zwiększyć prawdopodobieństwo powrotu ryb do stada. Operator jest odpowiedzialny za przeżywalność ryb aż do ukończenia operacji wypuszczania. Operacje wypuszczania przeprowadza się w ciągu trzech tygodni od zakończenia operacji umieszczania w sadzach.
6. Po zakończeniu operacji odławiania ryby, które pozostają w miejscu hodowli lub tuczu i nie są objęte BCD wypuszcza się zgodnie z procedurami określonymi w art. 34 ust. 2 i niniejszym załączniku.

## ZAŁĄCZNIK XII

**Postępowanie z martwymi rybami**

W trakcie operacji połowowych prowadzonych przez sejnery należy w dzienniku połowowym statku rybackiego zarejestrować ilość ryb martwych znalezionych w okrężnicy i odjąć ją odpowiednio od kwoty danego państwa członkowskiego.

Rejestrowanie/przetwarzanie martwych ryb w czasie pierwszego transferu

- 1) Operator holownika otrzymuje BCD z wypełnionymi sekcjami: 2 (Połów całkowity), 3 (Handel żywymi rybami) i 4 (Transfer – w tym ryby „martwe”).

Ilości całkowite zarejestrowane w sekcjach 3 i 4 odpowiadają ilościom zarejestrowanym w sekcji 2. BCD towarzyszy oryginalna deklaracja transferu ICCAT (ITD) zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia. Ilości zgłoszone w ITD (ryby żywe objęte transferem) odpowiadają ilościom zgłoszonym w sekcji 3 powiązanego BCD.

- 2) Odcinek BCD obejmujący sekcję 8 (Informacje handlowe) należy wypełnić i przekazać operatorowi statku pomocniczego rybołówstwa, który przewozi martwego tuńczyka błękitnopłetwego na brzeg (lub zachować na statku łowczym, jeżeli tuńczyk ma być wyładowany bezpośrednio na brzegu). Do martwej ryby i odcinka BCD dołącza się kopię ITD.
- 3) Ilość martwych ryb rejestruje się w BCD statku łowczego, który dokonał połowu, lub – w przypadku wspólnych operacji połowowych – w BCD statku łowczego lub statku pływającego pod inną banderą uczestniczącego we wspólnej operacji połowowej.

—

## ZAŁĄCZNIK XIII

## Tabela korelacji

Rozporządzenie (WE) nr 302/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1 i 2
art. 2	art. 3
art. 3	art. 4
art. 4 ust. 1	art. 5 ust. 1
art. 4 ust. 2	art. 6 ust. 1 lit. a)
art. 4 ust. 3 i 5	art. 7
art. 4 ust. 4 akapit drugi	art. 6 ust. 1 lit. a) i ust. 2
art. 4 ust. 6 lit. a), b) oraz akapit drugi	art. 54
art. 4 ust. 6 akapit trzeci	art. 20 ust. 2
art. 4 ust. 7–12	—
art. 4 ust. 13	art. 5 ust. 3
art. 4 ust. 15	art. 17
art. 5 ust. 1	art. 6 ust. 1 lit. b)
art. 5 ust. 2–6	art. 9 ust. 1–6
art. 5 ust. 7, 8, 9 akapit pierwszy	—
art. 5 ust. 9 akapit drugi	art. 6 ust. 2
art. 6	art. 10
art. 7	art. 11 i 12
art. 8	art. 17
art. 9 ust. 1 i 2	art. 14 ust. 1 i 2
art. 9 ust. 3, 4, 5 i 7–10	załącznik I
art. 9 ust. 6	—
art. 9 ust. 11	art. 14 ust. 3
art. 9 ust. 12–15	art. 15
art. 10	—
art. 11	art. 16 ust. 2, 3 i 5
art. 12 ust. 1–4	art. 19
art. 12 ust. 5	—
art. 13 ust. 1, 2 i 3	art. 19
art. 13 ust. 4	—
art. 14 ust. 1, 2, 3 i 5	art. 20
art. 14 ust. 4	art. 22 ust. 1
art. 15	art. 23
art. 16	art. 29 ust. 1, 3 i 4
art. 17	art. 30

Rozporządzenie (WE) nr 302/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 18 ust. 1	art. 25
art. 18 ust. 2	załącznik II
art. 19	art. 24 ust. 1, 2 i 3
art. 20 ust. 1 i 2	art. 26 ust. 1, 2 i 3
art. 20 ust. 3 i 4	art. 27
art. 21	art. 31 ust. 1–4 i 6
art. 22 ust. 1 i 2, akapit pierwszy	art. 33 ust. 1, 3 i 5
art. 22 ust. 2 akapit drugi	art. 34 ust. 1
art. 22 ust. 3	art. 34 ust. 2
art. 22 ust. 4	art. 38 ust. 1, 2 i 3
art. 22 ust. 5	załącznik II
art. 22 ust. 6	art. 33 ust. 6
art. 22 ust. 7	art. 35 ust. 1 i załącznik IX
art. 22 ust. 8 i 9, akapit pierwszy	art. 36
art. 22 ust. 9 akapit drugi	—
art. 22 ust. 10	art. 39
art. 23	art. 32
art. 24 ust. 1	art. 47 ust. 1
art. 24 ust. 2, 4 i 6	art. 40 ust. 2–5
art. 24 ust. 3	art. 41 ust. 1 i 2
art. 24 ust. 5	art. 42
art. 24 ust. 7	art. 44 ust. 1 i załącznik IX
art. 24 ust. 8 akapit pierwszy	art. 45 ust. 1 i 2
art. 24 ust. 9	—
art. 24 ust. 10	art. 48
art. 24a	załącznik X
art. 25	art. 49
art. 26 ust. 1	art. 26 ust. 4
art. 26 ust. 2	art. 27 ust. 1
art. 26 ust. 3	art. 26 ust. 5
art. 27 ust. 1	art. 31 ust. 5
art. 27 ust. 2	art. 41
art. 27 ust. 3	art. 3 pkt 24
art. 28	art. 55
art. 29	art. 52
art. 30	art. 50
art. 31 ust. 1 i ust. 2 lit. a), b), c) i h)	art. 51 ust. 2–6
art. 31 ust. 2 lit. d)–g)	załącznik VII
art. 31 ust. 3 i 4	załącznik VII

Rozporządzenie (WE) nr 302/2009	Niniejsze rozporządzenie
art. 32	art. 35 ust. 2, 3 i 4 art. 44 ust. 2, 3 i 4
art. 33	—
art. 33a	art. 53
art. 34	art. 56
art. 35	—
art. 36	—
art. 37	art. 57
art. 38	art. 58
art. 38a	art. 59 ust. 1 i 2
art. 39	art. 60
art. 40	—
art. 41	art. 61

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/1628****z dnia 14 września 2016 r.****w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu dyrektywą 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup> ustanowiono środki służące redukcji zanieczyszczenia powietrza powodowanego przez silniki montowane w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach. Należy dążyć do rozwijania i poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii.
- (2) Rynek wewnętrzny powinien opierać się na przejrzystych, prostych i spójnych przepisach zapewniających pewność i jasność prawa, z których mogą czerpać korzyści zarówno przedsiębiorstwa, jak i konsumenci.
- (3) Wprowadzono nowe podejście regulacyjne w celu uproszczenia i przyspieszenia przyjmowania prawodawstwa Unii dotyczącego homologacji typu silników. Zgodnie z tym podejściem prawodawca ustanawia podstawowe przepisy i zasady oraz upoważnia Komisję do przyjęcia aktów delegowanych i wykonawczych dotyczących dalszych szczegółów technicznych. Zatem w odniesieniu do istotnych wymogów niniejsze rozporządzenie powinno określać jedynie istotne przepisy dotyczące emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zaś Komisja powinna być na jego mocy upoważniona do określenia specyfikacji technicznych w aktach delegowanych i wykonawczych.
- (4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 <sup>(4)</sup> ustanowiono ramy regulacyjne w odniesieniu do homologacji pojazdów rolniczych i leśnych i nadzorowania ich rynku. Z uwagi na podobieństwo tematyczne i pozytywne doświadczenia wyniesione ze stosowania rozporządzenia (UE) nr 167/2013, wiele z praw i obowiązków ustanowionych przez to rozporządzenie należy wziąć pod uwagę również w odniesieniu do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Jest jednak istotne, aby przyjąć odrębny zestaw przepisów, tak by w pełni uwzględnić szczególne wymogi silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

<sup>(1)</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 lutego 2015 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lipca 2016 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 18 lipca 2016 r.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

- (5) Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> ustanawia podstawowe wymogi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w odniesieniu do projektowania i produkcji, w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa maszyn wprowadzanych na rynek. Dyrektywa ta nie określa jednak wymogów w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w odniesieniu do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Należy zatem ustanowić pewne szczegółowe obowiązki dla producentów maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, aby zapewnić, by montowanie silników w tych maszynach przebiegało w sposób, jaki nie ma niekorzystnego wpływu na osiągi silników w odniesieniu do ich emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych. Niezbędne są również pewne obowiązki odnoszące się do aspektów wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, aby zapewnić skuteczność ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu wartości granicznych emisji dla silników.
- (6) Niniejsze rozporządzenie powinno obejmować podstawowe wymogi dotyczące wartości granicznych emisji i procedur homologacji typu UE odnoszących się do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Główne elementy odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia są oparte na wynikach oceny skutków z dnia 20 listopada 2013 r. przeprowadzonej przez Komisję, w której dokonano analizy różnych opcji przez przedstawienie ewentualnych zalet i wad pod względem aspektów gospodarczych, środowiskowych, aspektów związanych z bezpieczeństwem i aspektów społecznych oraz skutków dla zdrowia. W analizie tej uwzględniono zarówno aspekty jakościowe, jak i ilościowe.
- (7) Aby zapewnić funkcjonowanie rynku wewnętrznego, niniejsze rozporządzenie powinno ustanowić zharmonizowane przepisy dotyczące homologacji typu UE w odniesieniu do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. W tym celu należy ustanowić nowe wartości graniczne emisji, które powinny mieć zastosowanie do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, a także do maszyn rolniczych i leśnych, tak aby odzwierciedlić postęp techniczny i zapewnić zgodność z politykami Unii w sektorze drogowym. Te nowe wartości graniczne emisji powinny być ustalone z myślą o osiągnięciu celów Unii w zakresie jakości powietrza i z myślą o redukcji emisji z maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach oraz pojazdów rolniczych i leśnych, co powinno skutkować zmniejszeniem udziału emisji z maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach w odniesieniu do emisji z pojazdów drogowych. W związku z tym należy poszerzyć zakres stosowania prawodawstwa Unii w tym obszarze w celu lepszej harmonizacji rynku na poziomie Unii i na szczeblu międzynarodowym oraz zmniejszenia ryzyka zakłóceń rynku i niepożądanych skutków dla zdrowia.
- (8) Poza poszerzeniem zakresu stosowania prawodawstwa Unii w obszarze harmonizacji rynku przy minimalizacji ryzyka zakłóceń rynku, w niniejszym rozporządzeniu zmierza się do uproszczenia obowiązujących ram prawnych, w tym poprzez środki służące uproszczeniu procedur administracyjnych, a także do poprawy ogólnych warunków egzekwowania takiego prawodawstwa, w szczególności przez wzmocnienie przepisów dotyczących nadzoru rynku.
- (9) W białej księdze Komisji z dnia 28 marca 2011 r., zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, podkreśla się szczególną rolę, jaką kolej i żegluga śródlądowa mają odgrywać w dążeniu do osiągnięcia celów klimatycznych. Ze względu na mniejsze – w porównaniu z innymi sektorami – postępy tych środków transportu w zakresie poprawy jakości powietrza Komisja i organy państw członkowskich powinny w ramach swoich kompetencji zapewnić różne możliwości wspierania innowacji technologicznych w zakresie emisji, aby stały wzrost udziału transportu kolejowego i śródlądowymi drogami wodnymi w przewozach towarowych wiązał się również z poprawą jakości powietrza w Europie.
- (10) Wymogi w odniesieniu do silników maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach powinny być zgodne z zasadami określonymi przez Komisję w komunikacie z dnia 5 czerwca 2002 r. zatytułowanym „Plan działania na rzecz uproszczenia i poprawy otoczenia regulacyjnego”.
- (11) W siódmym ogólnym unijnym programie działań w zakresie środowiska przyjętym decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE <sup>(2)</sup> przypomina się, że Unia zgodziła się na osiągnięcie poziomów jakości powietrza, które nie powodują znaczącego negatywnego wpływu na zdrowie ludzi i środowisko ani nie zagrażają zdrowiu ludzi i środowisku. W przepisach Unii ustanowiono odpowiednie wartości graniczne dotyczące jakości powietrza atmosferycznego w celu ochrony zdrowia ludzkiego, w szczególności osób wrażliwych, a także

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

<sup>(2)</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety” (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 171).



dotyczące krajowych pułapów emisji<sup>(1)</sup>. W następstwie komunikatu z dnia 4 maja 2001 r. ustanawiającego program „Czyste powietrze dla Europy” Komisja przyjęła w dniu 21 września 2005 r. kolejny komunikat zatytułowany „Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza”. Jednym z wniosków z tej strategii tematycznej jest konieczność dalszego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu (transport powietrzny, morski i lądowy), z gospodarstw domowych oraz z sektorów energetyki, rolnictwa i przemysłu, w celu realizacji celów Unii w zakresie jakości powietrza. W tym kontekście zadanie redukcji emisji z silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach powinno stanowić część ogólnej strategii. Nowe wartości graniczne emisji, zwane „etapem V”, stanowią jeden ze środków opracowanych w celu redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza w obecnych warunkach eksploatacji, przy czym do zanieczyszczeń tych należą zanieczyszczenia pyłowe, a także prekursorzy ozonu, takie jak tlenki azotu (NO<sub>x</sub>) i węglowodory.

- (12) W dniu 12 czerwca 2012 r. Światowa Organizacja Zdrowia, za pośrednictwem Międzynarodowej Agencji Badań nad Rakiem, zmieniła klasyfikację emisji spalin silnika Diesla na „substancję rakotwórczą dla ludzi” (grupa 1) na podstawie wystarczającego materiału dowodowego wskazującego, że ekspozycja na nie wiąże się ze zwiększonym ryzykiem zachorowania na raka płuc.
- (13) Aby poprawić jakość powietrza w Unii i osiągnąć jej cele w zakresie ochrony powietrza w zrównoważony sposób od chwili obecnej do 2020 r. i po tej dacie, wymagane są nieustanne wysiłki na rzecz redukcji emisji z różnego rodzaju silników. Z tego względu producenci powinni z wyprzedzeniem otrzymać jasne i wyczerpujące informacje na temat przyszłych wartości granicznych emisji oraz powinien być im przyznany odpowiedni okres na zapewnienie zgodności z nimi i na przeprowadzenie wymaganych dostosowań technicznych.
- (14) Przy ustalaniu wartości granicznych emisji należy uwzględnić konsekwencje dla konkurencyjności rynków i producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz korzyści w zakresie pobudzania innowacyjności, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia i wzrostu średniej długości życia.
- (15) Zmniejszenie emisji z silników w zrównoważony sposób wymaga stałego zacieśniania bezpośredniej współpracy między producentami i powiązаныmi przedsiębiorstwami z jednej strony a uznanymi instytutami badawczymi z drugiej. Taka współpraca odgrywa istotną rolę w opracowywaniu nowych produktów i technologii, które korzystnie wpływają na poprawę jakości powietrza.
- (16) Emisje z silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach stanowią znaczącą część całkowitych powodowanych przez człowieka emisji niektórych szkodliwych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. Silniki, których emisje są powodem znacznej części zanieczyszczenia powietrza NO<sub>x</sub> i cząstkami stałymi, powinny podlegać nowym wartościom granicznym emisji.
- (17) Aby zagwarantować optymalny poziom ochrony osobom pracującym w pobliżu maszyn oraz utrzymać jak najniższy poziom łącznej ekspozycji osób pracujących w pobliżu wielu różnych maszyn i urządzeń mobilnych, należy wykorzystać obecnie dostępne technologie w celu minimalizacji emisji.
- (18) Komisja powinna dokonywać przeglądu emisji tych zanieczyszczeń, których jak dotąd nie uregulowano, a które są skutkiem powszechniejszego stosowania paliw o nowym składzie, nowych technologii silnikowych i układów sterowania emisją. W razie potrzeby Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie regulacji takich emisji.
- (19) Konieczne jest zachęcanie do wprowadzania silników napędzanych paliwami alternatywnymi, które charakteryzują się niską emisją NO<sub>x</sub> i zanieczyszczeń pyłowych. Należy zatem zmienić wartości graniczne dotyczące całkowitej zawartości węglowodorów w celu uwzględnienia emisji węglowodorów niemietanowych i metanu.
- (20) Niniejsze rozporządzenie nie narusza uprawnień państw członkowskich do ustanawiania, zgodnie z Traktatami, takich wymogów, jakie mogą one uznać za niezbędne do zapewnienia osobom postronnym i pracownikom ochrony, gdy używane są maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, pod warunkiem że wymogi te nie wpłyną na wprowadzanie na rynek silników przeznaczonych do takich maszyn.

<sup>(1)</sup> Decyzja nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1); dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszyego powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

- (21) W celu zapewnienia regulacji emisji najdrobniejszych zanieczyszczeń pyłowych (o wymiarach 0,1  $\mu\text{m}$  i mniejszych) Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia opartego na pomiarze liczbowym podejścia do emisji zanieczyszczeń pyłowych, w uzupełnieniu obecnie stosowanego podejścia opartego na masie. W podejściu opartym na pomiarze liczbowym należy wykorzystać wyniki programu pomiaru cząstek stałych Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) i powinno być ono w zgodzie z istniejącymi ambitnymi celami dotyczącymi środowiska.
- (22) Aby zrealizować te cele w zakresie ochrony środowiska, wartości graniczne liczby cząstek stałych określone w niniejszym rozporządzeniu powinny z dużym prawdopodobieństwem odzwierciedlać najlepsze wyniki osiągnięte obecnie za pomocą filtrów cząstek stałych z wykorzystaniem najlepszej dostępnej technologii.
- (23) Ze względu na długi okres użytkowania maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach należy rozważyć modernizację silników będących już w użytku. Modernizacja taka powinna w szczególności dotyczyć gęsto zaludnionych obszarów miejskich, aby doprowadzić do zgodności z unijnym prawodawstwem dotyczącym jakości powietrza. Aby zapewnić porównywalny i ambitny poziom modernizacji, państwa członkowskie powinny uwzględnić zasady regulaminu EKG ONZ nr 132.
- (24) W stosownych przypadkach i tam, gdzie technologie są ze sobą powiązane, należy dążyć do synergii między zmniejszaniem emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach a wartościami granicznymi emisji mającymi zastosowanie do pojazdów ciężarowych. Takie działania mogłyby pomóc osiągnąć większe korzyści skali i poprawić jakość powietrza.
- (25) Komisja powinna przyjąć zharmonizowane w skali ogólnowiatowej cykle badań na potrzeby procedur badań, które stanowią podstawę przepisów dotyczących homologacji typu UE w odniesieniu do emisji. Powinno się również rozważyć zastosowanie przenośnych systemów pomiaru emisji w celu monitorowania rzeczywistych emisji zanieczyszczeń powietrza w warunkach eksploatacji.
- (26) Aby uwzględnić rzeczywiste emisje w warunkach eksploatacji i aby przygotować proces oceny zgodności eksploatacyjnej pojazdów, należy w stosownym czasie przyjąć metodykę badania w odniesieniu do monitorowania zgodności z wymogami dotyczącymi osiągnięć w zakresie emisji w oparciu o zastosowanie przenośnych systemów pomiaru emisji.
- (27) Właściwe funkcjonowanie układu wtórnej obróbki spalin, szczególnie w przypadku  $\text{NO}_x$ , ma istotne znaczenie dla przestrzegania ustalonych wartości granicznych emisji zanieczyszczeń. W tym kontekście należy przyjąć środki mające na celu zapewnienie właściwego działania układów wtórnej obróbki spalin opartych na stosowaniu wszelkich odczynników nietrwałych lub niepodlegających odzyskowi.
- (28) Przenośne motopompy pożarnicze mają zasadnicze znaczenie w pewnych sytuacjach nadzwyczajnych, w których nie ma dostępu do sieciowej wody bieżącej. Montaż układów wtórnej obróbki spalin w silnikach takich maszyn zwiększyłby jednak ich wagę i temperatury robocze w takim stopniu, że stałyby się one niebezpieczne dla użytkownika i niemożliwe byłoby ich ręczne przenoszenie. Przenośne motopompy pożarnicze należy zatem wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (29) Zmiany konstrukcyjne silników, takie jak dezaktywacja ich układów wtórnej obróbki spalin lub zwiększanie ich mocy, mogą mieć poważne konsekwencje, jeżeli chodzi o osiągi w zakresie emisji i trwałość. Osoby prawne dokonujące takich zmian powinny zatem być odpowiedzialne za zapewnienie przestrzegania mających zastosowanie wartości granicznych emisji.
- (30) Silniki, które są objęte nowymi przepisami dotyczącymi wartości granicznych emisji i procedur homologacji typu UE ustanowionych niniejszym rozporządzeniem oraz spełniają ich wymogi, powinny być dopuszczone do wprowadzenia na rynek w państwach członkowskich. W odniesieniu do wprowadzania ich na rynek silniki takie nie powinny podlegać żadnym innym krajowym wymogom dotyczącym emisji. Powyższe nie powinno naruszać prawa państw członkowskich do wspierania lub ograniczania użytkowania silników już wprowadzonych na rynek, pod warunkiem że stosowane kryteria nie mają charakteru dyskryminującego i są obiektywnie uzasadnione. Państwa członkowskie udzielające homologacji typu UE powinny przedsięwziąć środki weryfikacji w celu zapewnienia możliwości identyfikacji silników produkowanych zgodnie z procedurą homologacji typu UE.
- (31) Silniki przeznaczone na eksport oraz do użytku sił zbrojnych nie powinny podlegać wartościom granicznym emisji ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu. Jednak, aby odróżnić takie silniki od silników podlegających tym wartościom granicznym emisji, w niektórych przypadkach należy wymagać oznakowań.

- (32) W celu uwzględnienia ograniczeń w logistyce dostaw i umożliwienia przepływów produkcyjnych o charakterze „just-in-time”, a także w celu uniknięcia niepotrzebnych kosztów i obciążeń administracyjnych, producent powinien mieć możliwość dostarczania – za zgodą producenta oryginalnego sprzętu – silnika osobno od układu wtórnej obróbki spalin.
- (33) Niektóre maszyny mobilne nieporuszające się po drogach pracują w warunkach ekstremalnych, w których występuje ryzyko dla życia lub zdrowia, lub podlegają bardzo ostrym wymogom technicznym. Ze względu na te szczególne okoliczności oraz na względnie niewielką liczbę silników przeznaczonych do takich maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach należy przewidzieć pewne wyłączenia w odniesieniu do wymogów dotyczących wartości granicznych emisji ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu dla silników, które mają być stosowane w atmosferach potencjalnie wybuchowych lub w pojazdach do przewozu łodzi ratunkowych.
- (34) Aby umożliwić producentom przeprowadzanie badań w warunkach terenowych, które są nieodłączną częścią procesu opracowywania silników, należy zezwolić na czasowe wprowadzanie na rynek silników, które na tym etapie nie mają homologacji typu UE. Powinny być również dopuszczalne wyłączenia umożliwiające czasowe wprowadzanie na rynek silników dla potrzeb przeprowadzania badań w warunkach terenowych prototypów.
- (35) Aby uwzględnić projekty długoterminowe w sektorze kolei wymagające znacznych inwestycji, należy przewidzieć wyłączenie, zgodne z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE<sup>(1)</sup>, w odniesieniu do silników wchodzących w skład projektów rozpoczętych przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, i które są w zaawansowanym stadium rozwoju.
- (36) Ważne jest, aby nie powstrzymywać innowacji technicznych w zakresie osiągnięć maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach pod względem emisji poprzez wymogi, które nie są aktualnie przewidziane w istniejących procedurach administracyjnych homologacji typu. Dlatego konieczne jest umożliwienie pewnych wyłączeń i zawarcie pewnych przepisów w odniesieniu do silników wykorzystujących nowe technologie lub nowe koncepcje.
- (37) Producenci oryginalnego sprzętu, produkujący ograniczone liczby sztuk maszyn rocznie, mają poważne trudności z przeprojektowaniem parku maszynowego w ramach standardowego okresu przejściowego. Ci producenci to zwykle małe i średnie przedsiębiorstwa („MŚP”), które mają ograniczony potencjał inżynierski i często otrzymują informacje o silnikach przyszłych etapów później niż inni producenci oryginalnego sprzętu. Jest tak w szczególności w przypadku producentów maszyn rolniczych produkujących ograniczone liczby sztuk rocznie, którzy stanęliby przed znacznym wyzwaniem strukturalnym związanym z przechodzeniem do wartości granicznych emisji dla etapu V. W związku z tym konieczne jest przyjęcie szczególnych przepisów w odniesieniu do takich przypadków.
- (38) Należy umożliwić wprowadzanie na rynek silników, które mają zastąpić silniki zamontowane już na maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach i spełniające mniej rygorystyczne wartości graniczne emisji niż określone w niniejszym rozporządzeniu, aby umożliwić producentom wypełnianie ich zobowiązań gwarancyjnych i zapewnić dostateczną dostępność takich silników na rynku.
- (39) Według bieżących szacunków w użytku jest obecnie pewna liczba lokomotyw szerokotorowych, które będą musiały zostać wymienione w latach 2016–2025. Na rynku UE nie są dostępne lokomotywy z silnikami dużej mocy dostosowane do sieci kolejowej o szerokości toru 1 520 mm. Rozwiązania budowane na indywidualne zamówienie znacznie zwiększyłyby koszt nowej lokomotywy i zniechęcałyby operatorów kolejowych do modernizacji taboru. Ograniczenia techniczne i ekonomiczne sieci kolejowej o szerokości toru 1 520 mm powinny być rozpatrywane w ramach procedur homologacji typu UE. Aby ułatwić i przyspieszyć ekologizację sektora kolejowego w państwach członkowskich, których to dotyczy, i promować stosowanie najlepszej aktualnie dostępnej na rynku technologii, w odniesieniu do niektórych wymogów dotyczących tych lokomotyw na sieci kolejowej należy przyznać czasowe wyłączenie. Takie wyłączenie może umożliwić zmniejszenie oddziaływania ruchu kolejowego na środowisko.
- (40) Produkcja bawełny w Unii ograniczona jest do zaledwie kilku państw członkowskich. Ze względu na wysoki koszt nowych maszyn do zbioru bawełny i aby uniknąć nakładania dodatkowych obciążeń finansowych na sektor produkcji bawełny, które jeszcze bardziej zagrożąby jego ekonomicznej zdolności do funkcjonowania, użytkownicy powinni mieć dostęp do szerokiego wachlarza używanych maszyn do zbioru bawełny. Dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania przez ograniczony czas prawa krajowego w odniesieniu do silników zamontowanych w takich maszynach.

(<sup>1</sup>) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

- (41) Niniejsze rozporządzenie powinno określić obowiązki organów krajowych odnoszące się do nadzoru rynku, które byłyby bardziej szczegółowe niż odpowiadające im obowiązki określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 <sup>(1)</sup>.
- (42) Aby zapewnić właściwe wykonywanie i prawidłowe funkcjonowanie procedury monitorowania zgodności produkcji, która jest jedną z podstaw systemu homologacji typu UE, producenci powinni być regularnie kontrolowani przez wyznaczony właściwy organ lub odpowiednio wykwalifikowaną służbę techniczną wyznaczoną do tego celu.
- (43) Unia jest stroną porozumienia EKG ONZ dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (zwanego dalej „zrewidowanym porozumieniem z 1958 r.”). W związku z tym homologacje przyznane na podstawie regulaminów EKG ONZ i poprawek do nich, za których przyjęciem Unia głosowała lub które Unia przyjęła na podstawie decyzji Rady 97/836/WE <sup>(2)</sup>, należy uznać za równoważne homologacjom typu UE przyznanym na mocy niniejszego rozporządzenia. Dlatego, aby zapewnić spójność i zgodność prawodawstwa Unii z przepisami EKG ONZ, Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu ustalenia, które regulaminy EKG ONZ mają mieć zastosowanie w odniesieniu do homologacji typu UE.
- (44) W celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o dalsze szczegóły techniczne należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do monitorowania osiągnięć w zakresie emisji w trakcie eksploatacji, procedur badań technicznych i procedur pomiarowych, zgodności produkcji, osobnej dostawy układów wtórnej obróbki spalin, silników do badań w warunkach terenowych, silników do używania w atmosferze wybuchowej, równoważności homologacji typu UE dla silników, informacji dla producentów oryginalnego sprzętu i użytkowników końcowych oraz standardów i oceny służb technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(3)</sup>. W szczególności, aby zapewnić równe uczestnictwo w przygotowaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (45) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(4)</sup>.
- (46) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich egzekwowanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (47) Mając na uwadze ciągły postęp techniczny i najnowsze odkrycia w obszarze badań i innowacji, należy określić potencjał dalszego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach. W takich ocenach należy szczególnie skupić się na tych kategoriach silników, które po raz pierwszy zostały objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, oraz na tych kategoriach, w odniesieniu do których wartości graniczne emisji ujęte w niniejszym rozporządzeniu pozostają niezmienione.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

<sup>(2)</sup> Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („zrewidowane porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (48) Szczegółowe wartości graniczne, procedury badań i wymogi w zakresie emisji zanieczyszczeń określone w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć także zastosowanie do silników w ciągnikach rolniczych i leśnych objętych rozporządzeniem (UE) nr 167/2013. Z uwagi na połączony efekt odroczenia etapu IV dla ciągników rolniczych z kategorii T2, T4.1 i C2 oraz terminów stosowania etapu V, etap IV będzie, w odniesieniu do zakresu mocy 56–130 kW, trwał bardzo krótko. Aby uniknąć nieefektywności i zbędnych obciążeń, termin etapu IV obowiązkowej homologacji typu UE powinien zostać odroczone o jeden rok, a elastyczność powinna zostać odpowiednio zwiększona. Ponadto klauzule przejściowe określone w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do wymogów stosowania etapu V powinny mieć również zastosowanie do silników etapu III B. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy rozporządzenia (UE) nr 167/2013 i rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/96 <sup>(1)</sup>.
- (49) W interesie jasności, przewidywalności, racjonalności i uproszczenia oraz w celu zmniejszenia obciążeń dla producentów silników i maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach niniejsze rozporządzenie powinno zawierać jedynie ograniczoną liczbę etapów wprowadzania nowych poziomów emisji i procedur homologacji typu UE. Terminowe określenie wymogów ma istotne znaczenie dla zapewnienia producentom wystarczającego okresu dostosowawczego na opracowanie, sprawdzenie i wdrożenie rozwiązań technicznych w zakresie produkcji seryjnej silników, a producentom i organom udzielającym homologacji – na wprowadzenie niezbędnych systemów administracyjnych.
- (50) Dyrektywa 97/68/WE została kilkakrotnie znacząco zmieniona. W interesie jasności, przewidywalności, racjonalności i uproszczenia należy uchylić i zastąpić tę dyrektywę rozporządzeniem oraz ograniczoną liczbą aktów delegowanych i wykonawczych. Przyjęcie rozporządzenia zapewnia bezpośrednie stosowanie jego przepisów, w szczególności w odniesieniu do producentów, organów udzielających homologacji i służb technicznych, oraz możliwość znacznie szybszej i sprawniejszej ich zmiany w celu lepszego uwzględnienia postępu technicznego.
- (51) Dyrektywę 97/68/WE należy zatem uchylić ze skutkiem od daty, która da branży dostateczny czas na dostosowanie się do niniejszego rozporządzenia oraz do specyfikacji technicznych i przepisów administracyjnych, które zostaną ustanowione w aktach delegowanych i wykonawczych przyjmowanych na jego mocy.
- (52) Dyrektywa 97/68/WE nie przewiduje odstępstwa dla silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, które mają być stosowane w atmosferach potencjalnie wybuchowych. Aby uwzględnić surowe wymogi techniczne, które są niezbędne dla bezpieczeństwa eksploatacyjnego takich silników, należy zmienić dyrektywę 97/68/WE, aby umożliwić stosowanie odstępstw w odniesieniu do takich silników do czasu uchylenia tej dyrektywy.
- (53) Należy usprawnić wymianę danych i informacji związanych z homologacjami typu UE, aby niniejsze rozporządzenie można było skutecznie i sprawnie stosować. Dlatego też organy krajowe powinny skutecznie współpracować ze sobą i z Komisją i wymieniać dane i informacje związane z homologacjami typu UE poprzez wykorzystywanie systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (zwanego dalej „systemem IMI”) utworzonego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 <sup>(2)</sup>. Aby ułatwić wdrażanie niniejszego rozporządzenia, należy utworzyć w ramach systemu IMI moduł specjalnie opracowany pod kątem maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Producenci i służby techniczne powinni mieć możliwość korzystania z systemu IMI dla potrzeb wymiany danych i informacji dotyczących silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.
- (54) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i technicznych w zakresie wartości granicznych emisji i procedur homologacji typu UE w odniesieniu do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/96 z dnia 1 października 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 16 z 23.1.2015, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

#### Artykuł 1

##### Przedmiot

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz wymogi administracyjne i techniczne dotyczące homologacji typu UE w odniesieniu do wszystkich silników, o których mowa w art. 2 ust. 1.

Niniejsze rozporządzenie określa również pewne obowiązki w odniesieniu do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których montuje się lub zamontowano silnik, o którym mowa w art. 2 ust. 1, dotyczące wartości granicznych emisji dla zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z takich silników.

2. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się również wymogi dotyczące nadzoru rynku silników podlegających homologacji typu UE, o których mowa w art. 2 ust. 1, montowanych lub przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach.

#### Artykuł 2

##### Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich silników należących do kategorii określonych w art. 4 ust. 1, montowanych lub przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, oraz, w odniesieniu do wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z tych silników, do takich maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do silników przeznaczonych do:

- a) napędu pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>;
- b) napędu ciągników rolniczych i leśnych w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) nr 167/2013;
- c) napędu pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 <sup>(2)</sup>;
- d) maszyn stacjonarnych;
- e) statków morskich wymagających ważnego morskiego świadectwa żeglugi lub świadectwa bezpieczeństwa;
- f) jednostek w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 <sup>(3)</sup>, które nie są objęte jej zakresem stosowania;
- g) napędu statków żeglugi śródlądowej o mocy netto poniżej 19 kW lub do celów pomocniczych w takich statkach;
- h) jednostek pływających w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE <sup>(4)</sup>;

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (zob. s. 118 niniejszego Dziennika Urzędowego).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 90).

- i) statków powietrznych w rozumieniu art. 2 lit. a) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 <sup>(1)</sup>;
- j) pojazdów rekreacyjnych, z wyjątkiem skuterów śnieżnych, pojazdów terenowych i pojazdów typu *side-by-side*;
- k) pojazdów i maszyn wyłącznie wykorzystywanych lub przeznaczonych do wyłącznego wykorzystywania w zawodach sportowych;
- l) przenośnych motopomp pożarniczych, które zostały zdefiniowane i objęte normą europejską dotyczącą przenośnych motopomp pożarniczych <sup>(2)</sup>;
- m) modeli lub replik pojazdów lub maszyn w pomniejszonej skali produkowanych do celów rekreacyjnych w mniejszej skali niż model oryginalny, mających moc netto poniżej 19 kW.

### Artykuł 3

### Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „maszyna mobilna nieporuszająca się po drogach” oznacza maszynę ruchomą, przewoźne urządzenie lub pojazd z nadwoziem lub kołami lub bez nadwozia lub kół, nieprzeznaczoną(-e) do przewozu pasażerów lub towarów po drogach oraz obejmuje maszyny montowane na podwoziach pojazdów przeznaczonych do przewozu pasażerów lub towarów po drogach;
- 2) „homologacja typu UE” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ silnika lub rodzina silników są zgodne z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymogami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu;
- 3) „zanieczyszczenia gazowe” oznaczają następujące substancje zanieczyszczające w stanie gazowym emitowane przez silnik: tlenek węgla (CO), węglowodory ogółem (HC) i tlenki azotu (NO<sub>x</sub>); NO<sub>x</sub> oznaczają tlenek azotu (NO) i dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), wyrażone w równoważnej ilości NO<sub>2</sub>;
- 4) „cząstki stałe” oznaczają masę wszelkiego materiału zawartego w gazie emitowanym przez silnik i nagromadzonego na określonym środku filtrującym po rozcieńczeniu tego gazu za pomocą czystego, przefiltrowanego powietrza tak, aby jego temperatura nie przekraczała 325 K (52 °C);
- 5) „liczba cząstek stałych” oznacza liczbę cząstek stałych wyemitowanych przez silnik, których średnica jest większa niż 23 nm;
- 6) „zanieczyszczenia pyłowe” oznaczają wszelką materię emitowaną przez silnik, która jest mierzona jako cząstki stałe lub liczba cząstek stałych;
- 7) „silnik spalinowy wewnętrzny spalania” lub „silnik” oznacza konwerter energii inny niż turbina gazowa zaprojektowany do przekształcania energii chemicznej (wkładu) w energię mechaniczną (wynik) w procesie spalania wewnętrznego; obejmuje on, w przypadku gdy elementy takie są zamontowane, układ sterowania emisją oraz interfejs komunikacyjny (sprzęt i komunikaty) pomiędzy elektronicznymi jednostkami sterującymi silnika a innymi mechanizmami napędowymi lub układami sterowania maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach niezbędnymi do zapewnienia zgodności z rozdziałami II i III;
- 8) „typ silnika” oznacza grupę silników, które nie różnią się pod względem swoich podstawowych właściwości;
- 9) „rodzina silników” oznacza grupę typów silników wydzieloną przez producenta, które ze względu na swoją konstrukcję mają podobne charakterystyki emisji spalin i które spełniają stosowne wartości graniczne emisji;
- 10) „silnik macierzysty” oznacza typ silnika wybrany z rodziny silników w taki sposób, że jego charakterystyka emisji jest reprezentatywna dla tej rodziny silników;
- 11) „silnik zamienny” oznacza silnik, który:
  - a) jest wykorzystywany wyłącznie do wymiany silnika już wprowadzonego na rynek i zamontowanego w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach; oraz
  - b) spełnia wymogi niższego etapu ograniczenia emisji niż etap mający zastosowanie w dacie wymiany zamontowanego silnika;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europejska norma EN 14466+A1: 2009 (Pompy pożarnicze – Motopompy przenośne – Wymagania dotyczące bezpieczeństwa, badania).

- 12) „silnik w trakcie eksploatacji” oznacza silnik, który jest eksploatowany w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach przy swoich normalnych charakterystykach cykli pracy, warunkach i obciążeniach i jest wykorzystywany do przeprowadzania badań monitorowania emisji, o których mowa w art. 19;
- 13) „silnik ZS” oznacza silnik, który pracuje na zasadzie zapłonu samoczynnego („ZS”);
- 14) „silnik ZI” oznacza silnik, który pracuje na zasadzie zapłonu iskrowego („ZI”);
- 15) „silnik ZI przeznaczony do pracy z ręki” oznacza silnik ZI o mocy odniesienia mniejszej niż 19 kW, który jest stosowany w urządzeniu, które spełnia przynajmniej jeden z poniższych warunków:
  - a) jest niesione przez operatora podczas wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji;
  - b) w celu wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji działa w różnych pozycjach, takich jak odwrócona lub boczna;
  - c) jego łączny ciężar w stanie suchym wynosi wraz z silnikiem mniej niż 20 kg i spełnia ono co najmniej jeden z następujących warunków:
    - (i) jego operator podtrzymuje lub niesie urządzenie podczas wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji;
    - (ii) jego operator podtrzymuje urządzenie lub steruje jego położeniem podczas wykonywania przewidzianej(-ych) funkcji;
    - (iii) jest stosowane w generatorze lub pompie;
- 16) „paliwo ciekłe” oznacza paliwo, które jest w stanie ciekłym w normalnych warunkach otoczenia (298 K, bezwzględne ciśnienie otoczenia 101,3 kPa);
- 17) „paliwo gazowe” oznacza paliwo, które jest całkowicie w stanie gazowym w normalnych warunkach otoczenia (298 K, bezwzględne ciśnienie otoczenia 101,3 kPa);
- 18) „silnik dwupaliwowy” oznacza silnik zaprojektowany do jednoczesnego zasilania paliwem ciekłym i paliwem gazowym, które są oddzielnie mierzone, przy czym zużycie jednego z paliw w stosunku do zużycia drugiego paliwa może się zmieniać w zależności od warunków pracy;
- 19) „silnik jednopaliwowy” oznacza silnik niebędący silnikiem dwupaliwowym;
- 20) „wskaźnik energetyczny gazu” oznacza, w przypadku silnika dwupaliwowego, stosunek wartości opałowej paliwa gazowego do wartości opałowej obu paliw; w przypadku silnika jednopaliwowego wskaźnik energetyczny gazu określa się wartością 1 albo 0 w zależności od typu paliwa;
- 21) „silnik o stałej prędkości obrotowej” oznacza silnik, którego homologacja typu UE jest ograniczona do pracy ze stałą prędkością obrotową, z wyłączeniem silników, których funkcja regulacji stałej prędkości obrotowej została usunięta lub wyłączona; może on być wyposażony w prędkość biegu jałowego, która może zostać użyta podczas rozruchu lub zatrzymywania silnika i może być wyposażony w regulator służący do ustawiania prędkości alternatywnych, gdy silnik jest wyłączony;
- 22) „silnik o zmiennej prędkości obrotowej” oznacza silnik, który nie jest silnikiem o stałej prędkości obrotowej;
- 23) „praca przy stałej prędkości obrotowej” oznacza pracę silnika z regulatorem, który automatycznie steruje zapotrzebowaniem operatora w celu utrzymania prędkości obrotowej silnika nawet przy zmieniającym się obciążeniu;
- 24) „silnik pomocniczy” oznacza silnik zamontowany lub przeznaczony do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, który nie dostarcza, pośrednio ani bezpośrednio, napędu;
- 25) „moc netto” oznacza moc silnika w kW uzyskaną na stanowisku pomiarowym na końcówce wału korbowego lub jej odpowiedniku, mierzoną zgodnie z metodą pomiaru mocy silników spalinowych wewnętrznego spalania określoną w regulaminie EKG ONZ nr 120, przy zastosowaniu paliw wzorcowych lub wzorcowych mieszanin paliw określonych w art. 25 ust. 2;
- 26) „moc odniesienia” oznacza moc netto, którą stosuje się do wyznaczenia stosownych wartości granicznych emisji w odniesieniu do silnika;



- 27) „moc znamionowa netto” oznacza moc netto w kW zadeklarowaną przez producenta silnika dla znamionowej prędkości obrotowej;
- 28) „moc maksymalna netto” oznacza najwyższą wartość mocy netto na nominalnej krzywej mocy przy pełnym obciążeniu w odniesieniu do typu silnika;
- 29) „znamionowa prędkość obrotowa” oznacza maksymalną prędkość obrotową silnika przy pełnym obciążeniu, na jaką zgodnie z projektem producenta pozwala regulator silnika, lub, w przypadku braku regulatora, prędkość obrotową, przy której silnik wytwarza moc maksymalną netto deklarowaną przez producenta;
- 30) „data produkcji silnika” oznacza datę, wyrażoną miesiącem i rokiem, w której silnik przeszedł ostateczną kontrolę po opuszczeniu linii produkcyjnej i jest gotowy do dostawy lub do składowania;
- 31) „okres przejściowy” oznacza pierwsze 24 miesiące od daty dotyczącej wprowadzania na rynek silników etapu V określonej w załączniku III;
- 32) „silnik przejściowy” oznacza silnik, którego data produkcji jest wcześniejsza niż określone w załączniku III daty wprowadzania na rynek silników etapu V i który:
  - a) jest zgodny z najnowszymi mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w stosownych przepisach, które obowiązują na dzień 5 października 2016 r.; lub
  - b) mieści się w zakresie mocy, który nie podlegał wartościom granicznym emisji zanieczyszczeń ani homologacji typu na szczeblu unijnym na dzień ... [data o jeden dzień wcześniejsza niż data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] lub który jest używany, lub przeznaczony do użytku w ramach zastosowania, które nie podlegało wartościom granicznym emisji zanieczyszczeń ani homologacji typu na szczeblu unijnym na dzień 5 października 2016 r.;
- 33) „data produkcji maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach” oznacza miesiąc i rok widniejący na obowiązkowym oznakowaniu maszyny lub, w przypadku braku wymaganego przepisami oznakowania, miesiąc i rok, w którym maszyna przeszła ostateczną kontrolę po opuszczeniu linii produkcyjnej;
- 34) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza jednostkę objętą zakresem stosowania dyrektywy (UE) 2016/1629;
- 35) „zespół prądotwórczy” oznacza niezależną maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, która nie jest częścią układu napędowego, przeznaczoną głównie do produkcji mocy elektrycznej;
- 36) „maszyna stacjonarna” oznacza maszynę, która ma być trwale zamontowana w jednym miejscu jej pierwszego użytkowania, nieprzeznaczoną do przemieszczania po drogach lub w inny sposób, z wyjątkiem przemieszczenia z miejsca produkcji do miejsca pierwszego montażu;
- 37) „trwale zamontowany” oznacza przyśrubowany lub w inny sposób skutecznie przymocowany, tak że nie jest możliwe usunięcie bez pomocy narzędzi lub sprzętu, do fundamentu lub innego elementu ograniczającego, który ma za zadanie spowodować, by silnik był używany tylko w jednym miejscu w budynku, konstrukcji, obiekcie lub instalacji;
- 38) „skuter śnieżny” oznacza maszynę samobieżną przeznaczoną do jazdy w terenie głównie po śniegu, poruszaną przez gąsienice stykające się ze śniegiem i sterowaną przy pomocy płozy lub płóz stykających się ze śniegiem, o maksymalnej masie własnej w stanie gotowości do jazdy wynoszącej 454 kg (łącznie ze standardowym wyposażeniem, cieczą chłodzącą, smarami, paliwem i narzędziami, lecz bez opcjonalnych akcesoriów i kierowcy);
- 39) „pojazd terenowy” oznacza napędzany silnikiem pojazd mechaniczny, przeznaczony głównie do jazdy na powierzchniach nieutwardzonych, poruszający się na co najmniej czterech kołach o niskim ciśnieniu w oponach, wyposażony w siodłowe siedzenie tylko dla kierowcy lub siodłowe siedzenie dla kierowcy i siedzenie dla maksymalnie jednego pasażera oraz w kierownicę typu motocyklowego do kierowania;
- 40) „pojazd typu *side-by-side*” oznacza pojazd samobieżny, sterowany przez użytkownika, bez naczepy, przeznaczony głównie do jazdy na powierzchniach nieutwardzonych, poruszający się na co najmniej czterech kołach, o minimalnej masie własnej w stanie gotowości do jazdy wynoszącej 300 kg (łącznie ze standardowym wyposażeniem, cieczą chłodzącą, smarami, paliwem i narzędziami, lecz bez opcjonalnych akcesoriów i kierowcy) oraz o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej wynoszącej co najmniej 25 km/h; taki pojazd jest również zaprojektowany do przewozu osób lub towarów lub ciągnięcia i pchania sprzętu, jest sterowany inaczej niż przy pomocy kierownicy typu motocyklowego, jest zaprojektowany do celów rekreacyjnych lub użytkowych i przewozi maksymalnie sześć osób, w tym kierowcę, siedzących obok siebie na siedzeniu niesiodłowym lub na kilku takich siedzeniach;
- 41) „pojazd kolejowy” oznacza maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, która działa wyłącznie na torach kolejowych;

- 42) „lokomotywa” oznacza pojazd kolejowy zaprojektowany tak, aby bezpośrednio przez swoje koła albo pośrednio przez koła innych pojazdów kolejowych dostarczać moc napędową do własnego napędu i do napędu innych pojazdów kolejowych zaprojektowanych do przewozu ładunku, pasażerów i innego sprzętu, przy czym sam niezaprojektowany ani nieprzeznaczony do przewozu ładunku lub pasażerów innych niż osoby obsługujące lokomotywę;
- 43) „wagon silnikowy” oznacza pojazd kolejowy zaprojektowany tak, aby bezpośrednio przez swoje koła albo pośrednio przez koła innych pojazdów kolejowych dostarczać moc napędową do własnego napędu, i specjalnie zaprojektowany do przewozu towarów albo pasażerów, lub razem towarów i pasażerów, niebędący lokomotywą;
- 44) „pomocniczy pojazd kolejowy” oznacza pojazd kolejowy, który nie jest wagonem silnikowym ani lokomotywą i obejmuje między innymi pojazd kolejowy specjalnie zaprojektowany do wykonywania prac remontowych lub budowlanych lub do operacji podnoszenia związanych z torami lub inną infrastrukturą kolejową;
- 45) „żuraw samojezdny” oznacza żuraw wysięgnikowy o własnym napędzie zdolny do poruszania się po drogach lub poza drogami, wykorzystujący przyciąganie ziemskie dla stabilizacji układu i który pracuje na kołach z oponami, gaśnienicach lub innych urządzeniach jezdnych;
- 46) „odsnieżarka” oznacza maszynę o napędzie własnym zaprojektowaną wyłącznie do usuwania śniegu z powierzchni utwardzonej poprzez pobieranie śniegu i wyrzucanie go przez tunel wylotowy;
- 47) „udostępnienie na rynku” oznacza dostarczenie silnika lub maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach do celów dystrybucji lub używania na rynku unijnym w ramach działalności gospodarczej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 48) „wprowadzenie na rynek” oznacza pierwsze udostępnienie na rynku unijnym silnika lub maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach;
- 49) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną wobec organu udzielającego homologacji za wszelkie aspekty homologacji typu UE silnika lub procesu udzielania zezwolenia, za zapewnienie zgodności produkcji silników, a także odpowiedzialną za kwestie nadzoru rynku w odniesieniu do wyprodukowanych silników, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy ona we wszystkich etapach projektowania i konstruowania silnika podlegającego homologacji typu UE;
- 50) „przedstawiciel producenta” lub „przedstawiciel” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w drodze pisemnego pełnomocnictwa w celu reprezentowania go w kwestiach dotyczących organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w imieniu producenta w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;
- 51) „importer” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza na rynek silnik z państwa trzeciego, niezależnie od tego, czy silnik jest już zamontowany w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach;
- 52) „dystrybutor” oznacza osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż producent lub importer, która udostępnia silnik na rynku;
- 53) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;
- 54) „producent oryginalnego sprzętu” oznacza osobę fizyczną lub prawną wytwarzającą maszyny mobilne nieporuszające się po drogach;
- 55) „organ udzielający homologacji” oznacza organ państwa członkowskiego ustanowiony lub wyznaczony przez państwo członkowskie i zgłoszony przez nie Komisji, który jest właściwy w sprawach:
  - a) wszystkich aspektów homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników;
  - b) procesu udzielania zezwolenia;
  - c) udzielania oraz – w stosownych przypadkach – cofania lub odmawiania udzielenia homologacji typu UE oraz wydawania świadectw homologacji typu UE;
  - d) działania jako punkt kontaktowy dla organów udzielających homologacji z innymi państwami członkowskimi;

- e) wyznaczania służb technicznych; oraz
- f) zapewniania, aby producent wypełniał swoje obowiązki dotyczące zgodności produkcji;
- 56) „służba techniczna” oznacza organizację lub organ wyznaczony przez organ udzielający homologacji jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako organ oceniający zgodność dla potrzeb przeprowadzenia oceny początkowej i innych badań lub inspekcji w imieniu organu udzielającego homologacji, lub sam organ udzielający homologacji, jeżeli pełni on te funkcje;
- 57) „nadzór rynku” oznacza działania i środki podejmowane przez organy krajowe w celu zapewnienia, aby silniki udostępniane na rynku były zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi dotyczącymi harmonizacji;
- 58) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za nadzór rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;
- 59) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub inny organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub we wprowadzaniu na rynek i odpowiedzialny za te czynności w państwie członkowskim, w odniesieniu do silników przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach lub w odniesieniu do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których zamontowane są silniki;
- 60) „użytkownik końcowy” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż producent, producent oryginalnego sprzętu, importer lub dystrybutor, która jest odpowiedzialna za użytkowanie silnika zamontowanego w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach;
- 61) „strategia sterowania emisją” oznacza element projektowy lub zestaw elementów projektowych, wprowadzony do ogólnego projektu silnika lub maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowany jest silnik, i wykorzystywany do sterowania emisjami;
- 62) „układ sterowania emisją” oznacza urządzenie, system lub element konstrukcyjny, który umożliwia sterowanie emisją lub jej zmniejszanie;
- 63) „strategia nieracjonalna” oznacza strategię sterowania emisją, która zmniejsza skuteczność systemu sterowania emisją w określonych warunkach otoczenia lub warunkach eksploatacyjnych silnika napotykanym albo w normalnych warunkach użytkowania maszyny, albo poza procedurami badań na potrzeby homologacji typu UE;
- 64) „elektroniczna jednostka sterująca” oznacza urządzenie elektroniczne silnika będące częścią układu sterowania emisją, które wykorzystuje dane z czujników silnika do sterowania jego parametrami;
- 65) „układ recyrkulacji spalin” oznacza urządzenie techniczne będące częścią układu sterowania emisją, które powoduje zmniejszenie emisji poprzez doprowadzanie gazów spalinowych wydalanych z komory lub komór spalania z powrotem do silnika w celu zmieszania ich z napływającym powietrzem przed spalaniem lub w trakcie spalania, z wyjątkiem stosowania ustawienia rozrzędu w celu zwiększenia ilości gazów spalinowych pozostałych w komorze lub komorach spalania, które miesza się z napływającym powietrzem przed spalaniem lub w trakcie spalania;
- 66) „układ wtórnej obróbki spalin” oznacza katalizator, filtr cząstek stałych, układ deNO<sub>x</sub>, układ deNO<sub>x</sub> z filtrem cząstek stałych lub inne urządzenie zmniejszające emisje, z wyłączeniem układów recyrkulacji spalin i turbosprężarek, które stanowi część układu sterowania emisją, lecz jest zamontowane za otworami wydechowymi silnika;
- 67) „ingerencja” oznacza dezaktywację, regulację lub zmianę układu sterowania emisją, w tym oprogramowania lub innych elementów sterowania logicznego takiego układu, w sposób powodujący – zamierzone lub niezamierzone – pogorszenie osiągnięć silnika w zakresie emisji;
- 68) „cykl badania” oznacza ciąg punktów pomiarowych o określonej prędkości obrotowej i określonym momencie obrotowym, w których badany jest silnik przy stałych lub zmiennych warunkach eksploatacji;
- 69) „cykl badania w warunkach stałych” oznacza cykl badania, w którym prędkość obrotowa i moment obrotowy silnika utrzymywane są w skończonym zakresie nominalnie stałych wartości; cykle badania w warunkach stałych są albo badaniami z fazami dyskretnymi, albo badaniami ze zmianami jednostajnymi między fazami;
- 70) „cykl badania w warunkach zmiennych” oznacza cykl badania z sekwencją znormalizowanych wartości prędkości obrotowej i momentu obrotowego, które zmieniają się z sekundy na sekundę w czasie;
- 71) „skrzynia korbowa” oznacza zamknięte miejsca w silniku lub na zewnątrz silnika połączone z miską olejową wewnętrznymi lub zewnętrznymi przewodami, przez które mogą wydostawać się gazy i opary;

- 72) „regeneracja” oznacza zdarzenie, w czasie którego zmieniają się poziomy emisji, podczas gdy sprawność układu wtórnej obróbki spalin jest przywracana do stanu pierwotnego zgodnie z założeniami, przy czym wyróżnia się regenerację ciągłą i regenerację nieczęstą (okresową);
- 73) „okres trwałości emisji” lub „EDP” oznacza liczbę godzin lub, w stosownych przypadkach, odległość stosowaną do ustalenia współczynników pogorszenia jakości;
- 74) „współczynniki pogorszenia jakości” oznaczają zbiór współczynników wskazujących związek między emisjami na początku i na końcu okresu trwałości emisji;
- 75) „wirtualna metoda badania” oznacza symulacje komputerowe, w tym obliczenia, przeprowadzane w celu wykazania poziomu wydajności silnika i stosowane jako pomoc przy podejmowaniu decyzji bez konieczności użycia fizycznego silnika.

#### Artykuł 4

#### Kategorie silników

1. Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się podział na następujące kategorie silników, które obejmują podkategorie przedstawione w załączniku I:
  - 1) „kategoria NRE”:
    - a) silniki do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach przeznaczonych i przystosowanych do poruszania się lub do bycia przemieszczanymi po drogach lub w inny sposób, o ile nie podlegają wyłączeniu na mocy art. 2 ust. 2 i nie są objęte inną kategorią określoną w pkt 2–10 niniejszego ustępu;
    - b) silniki mające moc odniesienia mniejszą niż 560 kW stosowane zamiast silników etapu V kategorii IWP, IWA, RLL lub RLR;
  - 2) „kategoria NRG”: silniki o mocy odniesienia powyżej 560 kW przeznaczone do użytku wyłącznie w zespołach prądowców; silniki stosowane w zespołach prądowców inne niż silniki o takiej charakterystyce wchodzą w zakres kategorii NRE lub NRS, w zależności od ich charakterystyki;
  - 3) „kategoria NRSh”: silniki ZI przeznaczone do pracy z ręki, o mocy odniesienia poniżej 19 kW, wyłącznie do użytku w maszynach przeznaczonych do pracy z ręki;
  - 4) „kategoria NRS”: silniki o zapłonie iskrowym o mocy odniesienia poniżej 56 kW nieobjęte kategorią NRSh;
  - 5) „kategoria IWP”:
    - a) silniki do użytku wyłącznie w statkach żeglugi śródlądowej, przeznaczone do ich bezpośredniego lub pośredniego napędu lub które mają być przeznaczone do ich bezpośredniego lub pośredniego napędu, o mocy odniesienia co najmniej 19 kW;
    - b) silniki stosowane zamiast silników kategorii IWA, pod warunkiem że są zgodne z art. 24 ust. 8;
  - 6) „kategoria IWA”: silniki pomocnicze do użytku wyłącznie w statkach żeglugi śródlądowej o mocy odniesienia nie mniejszej niż 19 kW;
  - 7) „kategoria RLL”: silniki do użytku wyłącznie w lokomotywach, do ich napędu lub przeznaczone do ich napędu;
  - 8) „kategoria RLR”:
    - a) silniki do użytku wyłącznie w wagonach silnikowych, do ich napędu lub przeznaczone do ich napędu;
    - b) silniki używane zamiast silników etapu V z kategorii RLL;
  - 9) „kategoria SMB”: silniki ZI do użytku wyłącznie w skuterach śnieżnych; silniki stosowane w skuterach śnieżnych inne niż silniki ZI wchodzą w zakres kategorii NRE;
  - 10) „kategoria ATS”: silniki ZI do użytku wyłącznie w pojazdach terenowych i pojazdach typu *side-by-side*; silniki stosowane w pojazdach terenowych i pojazdach typu *side-by-side* inne niż silniki ZI wchodzą w zakres kategorii NRE.

2. Silnik danej kategorii o zmiennej prędkości obrotowej może być stosowany zamiast silnika o stałej prędkości obrotowej tej samej kategorii.

Silniki o zmiennej prędkości obrotowej należące do kategorii IWP używane do pracy ze stałą prędkością obrotową muszą być dodatkowo zgodne z, w odpowiednich przypadkach, art. 24 ust. 7 lub art. 24 ust. 8.

3. Silniki montowane w pomocniczych pojazdach kolejowych i silniki pomocnicze montowane w wagonach silnikowych i lokomotywach wchodzi w zakres kategorii NRE lub NRS, w zależności od ich charakterystyki.

## ROZDZIAŁ II

### OBOWIĄZKI OGÓLNE

#### Artykuł 5

#### Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie powołują lub wyznaczają organy udzielające homologacji oraz organy nadzoru rynku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powołaniu i wyznaczeniu organów udzielających homologacji oraz organów nadzoru rynku, o których mowa w ust. 1, podając ich nazwy, adresy pocztowe i elektroniczne, a także zakresy odpowiedzialności. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz organów udzielających homologacji i szczegółowe informacje ich dotyczące.

3. Państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie na rynek wyłącznie:

- a) silników, które są objęte ważną homologacją typu UE udzieloną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, niezależnie od tego, czy są zamontowane w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach; oraz
- b) maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których są zamontowane silniki, o których mowa w lit. a).

4. Państwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzenia na rynek:

- a) silników z powodów dotyczących aspektów ich budowy i funkcjonowania objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, jeżeli silniki te spełniają jego wymogi;
- b) maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach z powodów dotyczących emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników zamontowanych w takich maszynach, w przypadku gdy te silniki są objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia i spełniają jego wymogi.

5. Państwa członkowskie organizują oraz prowadzą nadzór rynku i kontrole silników na rynku zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

#### Artykuł 6

#### Obowiązki organów udzielających homologacji

1. Organy udzielające homologacji zapewniają spełnianie wymogów niniejszego rozporządzenia przez producentów występujących o homologację typu UE.

2. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji typu UE wyłącznie tym typom silników lub rodzinom silników, które spełniają wymogi niniejszego rozporządzenia.

3. Organy udzielające homologacji udostępniają publicznie za pośrednictwem systemu IMI rejestr wszystkich typów silników i rodzin silników, w odniesieniu do których homologacje typu UE zostały udzielone, rozszerzone lub cofnięte lub w odniesieniu do których rozpatrzono odmownie wnioski o homologację typu UE.

Rejestr ten zawiera przynajmniej następujące informacje:

- a) nazwę i adres producenta i nazwę przedsiębiorstwa, w przypadku gdy jest inna;
- b) nazwy handlowe lub znaki towarowe należące do producenta;
- c) oznaczenie typów silnika objętych homologacją typu UE dla typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, homologacją typu UE dla rodziny silników;
- d) kategorię silnika;
- e) numer homologacji typu UE, a także numer jej ewentualnych rozszerzeń;
- f) datę udzielenia, rozszerzenia, odmowy lub cofnięcia homologacji typu UE; oraz
- g) zawartość części „Ogólne informacje o silniku” i „Końcowy wynik emisji” sprawozdania z badań, o którym mowa w art. 24 ust. 12.

#### Artykuł 7

### Obowiązki organów nadzoru rynku

1. Organy nadzoru rynku przeprowadzają w odpowiednim zakresie i w oparciu o odpowiednie próby, badania dokumentacji oraz, w stosownych przypadkach, fizyczne oględziny i badania laboratoryjne silników. Wykonując te czynności, biorą one pod uwagę ustalone zasady oceny ryzyka, wszelkie skargi oraz inne istotne informacje.
2. Organy nadzoru rynku mogą wymagać od podmiotów gospodarczych udostępnienia takiej dokumentacji i informacji, jakie uznają za niezbędne do realizacji swoich działań.

#### Artykuł 8

### Ogólne obowiązki producentów

1. Producenci zapewniają, aby ich silniki w momencie wprowadzania ich na rynek były wyprodukowane i posiadały homologację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
2. W przypadku gdy producenci zmieniają objęty homologacją typu UE silnik w taki sposób, że wskutek tej zmiany kwalifikuje się on do innej kategorii lub podkategorii, producenci są odpowiedzialni za zapewnienie zgodności tego silnika z wymogami mającymi zastosowanie do tej kategorii lub podkategorii.

W przypadku gdy osoba prawna zmienia silnik w taki sposób, że nie są już spełniane wartości graniczne emisji mające zastosowanie do tego silnika zgodnie z jego kategorią lub podkategorią, osoba ta jest uznawana za odpowiedzialną za przywrócenie zgodności z tymi wartościami granicznymi emisji.

3. Producenci są odpowiedzialni przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu UE i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczą we wszystkich etapach konstruowania silnika.
4. Producenci zapewniają stosowanie procedur mających na celu zagwarantowanie zgodności produkcji seryjnej z homologowanym typem oraz monitorowanie emisji z silników w trakcie eksploatacji zgodnie z art. 19.

Zmiany w projekcie lub w charakterystyce typu silnika oraz zmiany w wymogach, w odniesieniu do których wydano oświadczenie o zgodności typu silnika, uwzględnia się zgodnie z rozdziałem VI.

5. Oprócz wymaganego przepisami oznakowania, o którym mowa w art. 32, producenci podają na silnikach, które produkują i wprowadzają na rynek, lub – w przypadku gdy nie jest to możliwe – w dokumencie dołączonym do silnika swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres w Unii, pod którym można się z nimi kontaktować.

6. Na uzasadniony wniosek producenci udostępniają producentowi oryginalnego sprzętu duplikat wymaganego przepisami oznakowania, o którym mowa w art. 15 ust. 4.
7. Producenci zapewniają, aby w czasie, gdy są odpowiedzialni za silnik, warunki przechowywania lub transportu nie zagrażały jego zgodności z postanowieniami niniejszego rozdziału i rozdziału III.
8. Producenci przechowują świadectwo homologacji typu UE i załącznik do niego, o którym mowa w art. 23 ust. 1, oraz, w odpowiednich przypadkach, kopię świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 31, do wglądu organów udzielających homologacji przez okres dziesięciu lat od wprowadzenia silnika na rynek.
9. Na uzasadniony wniosek producenci udostępniają organom krajowym kopię świadectwa homologacji typu UE dla danego silnika za pośrednictwem organu udzielającego homologacji. Kopia świadectwa jest sporządzana w języku łatwo zrozumiałym dla wnoszącego organu krajowego.
10. Dla potrzeb homologacji typu UE silników producenci mający siedzibę poza Unią wyznaczają jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii w celu reprezentowania ich w ich działaniach przed organem udzielającym homologacji.
11. Dla potrzeb nadzoru rynku producenci mający siedzibę poza Unią wyznaczają jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii; może to być przedstawiciel, o którym mowa w ust. 10.

#### Artykuł 9

### **Obowiązki producentów w odniesieniu do silników niezgodnych z wymogami**

1. Producent, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że jeden z jego silników, który został wprowadzony na rynek, jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie przeprowadza postępowanie wyjaśniające dotyczące przypuszczalnego charakteru tej niezgodności i prawdopodobieństwa jej wystąpienia.

Opierając się na rezultatach postępowania wyjaśniającego, producent podejmuje środki naprawcze w celu szybkiego zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników.

Producent niezwłocznie informuje o postępowaniu wyjaśniającym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podając szczegółowe informacje dotyczące w szczególności niezgodności oraz wszelkich podjętych środków naprawczych.

2. Niezależnie od ust. 1 producent nie jest zobowiązany do podejmowania środków naprawczych w odniesieniu do silnika, który jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem na skutek zmian dokonanych po wprowadzeniu silnika na rynek, na które to zmiany producent nie zezwolił.

#### Artykuł 10

### **Obowiązki przedstawicieli producentów do spraw nadzoru rynku**

Przedstawiciele producentów do spraw nadzoru rynku wykonują przynajmniej następujące zadania, które są określone w pisemnym pełnomocnictwie udzielonym przez producenta:

- a) zapewniają, by świadectwo homologacji typu UE i załączniki do niego, o których mowa w art. 23 ust. 1, oraz, w odpowiednich przypadkach, kopia świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 31, mogły być udostępniane organom udzielającym homologacji przez okres dziesięciu lat od wprowadzenia silnika na rynek;
- b) na uzasadniony wniosek dostarczają organowi udzielającemu homologacji wszystkich informacji i dokumentacji niezbędnych do wykazania zgodności produkcji silnika;
- c) na wniosek organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku współpracują z tymi organami we wszelkich podejmowanych na podstawie pełnomocnictwa działaniach.

*Artykuł 11***Ogólne obowiązki importerów**

1. Importerzy wprowadzają na rynek wyłącznie silniki zgodne z wymogami, posiadające homologację typu UE.
2. Przed wprowadzeniem na rynek silnika posiadającego homologację typu UE importerzy zapewniają, aby:
  - a) dostępne było świadectwo homologacji typu UE i załączniki do niego, o których mowa w art. 23 ust. 1;
  - b) silnik był opatrzony wymaganym przepisami oznakowaniem, o którym mowa w art. 32;
  - c) silnik był zgodny z art. 8 ust. 5.
3. Przez okres dziesięciu lat od wprowadzenia silnika na rynek importerzy przechowują, w odpowiednich przypadkach, kopię oświadczenia o zgodności, o którym mowa w art. 31, do wglądu organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz zapewniają możliwość udostępnienia tym organom na ich wniosek świadectwa homologacji typu UE i załączników do niego, o których mowa w art. 23 ust. 1.
4. Importerzy umieszczają na silniku lub – jeżeli nie jest to możliwe – w dokumencie dołączonym do silnika swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres, pod którym można się z nimi kontaktować.
5. Importerzy zapewniają, by do silnika były dołączone informacje i instrukcje, o których mowa w art. 43.
6. Importerzy zapewniają, aby w czasie, gdy są odpowiedzialni za silnik, warunki przechowywania lub transportu nie zagrażały jego zgodności z przepisami niniejszego rozdziału lub rozdziału III.
7. Na uzasadniony wniosek właściwych organów krajowych importerzy są zobowiązani udzielić im wszystkich informacji oraz udostępnić wszelką dokumentację konieczną do wykazania zgodności danego silnika. Te informacje i ta dokumentacja są przekazywane w języku łatwo zrozumiałym dla wnoszącego organu krajowego.

*Artykuł 12***Obowiązki importerów w odniesieniu do silników niezgodnych z wymogami**

1. Importer, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, a w szczególności nie odpowiada on swojej homologacji typu UE, nie wprowadza silnika na rynek do czasu zapewnienia jego zgodności.

Importer bez nieuzasadnionego opóźnienia informuje o tym producenta i organy nadzoru rynku oraz organ udzielający homologacji, który udzielił w danym przypadku homologacji typu UE.

2. Importer, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik, który wprowadził na rynek, jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, niezwłocznie przeprowadza postępowanie wyjaśniające dotyczące natury ewentualnej niezgodności i prawdopodobnego zasięgu jej wystąpienia.

Opierając się na rezultatach postępowania wyjaśniającego, importer podejmuje środki naprawcze w celu szybkiego zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników i informuje o tych środkach producenta.

*Artykuł 13***Ogólne obowiązki dystrybutorów**

1. Udostępniając silnik na rynku, dystrybutorzy działają z należytą starannością w odniesieniu do wymogów niniejszego rozporządzenia.



2. Przed udostępnieniem silnika na rynku dystrybutorzy sprawdzają, czy:
  - a) producent spełnił wymogi art. 8 ust. 5;
  - b) w odpowiednich przypadkach, importer spełnił wymogi art. 11 ust. 2 i 4;
  - c) silnik był opatrzony wymaganym przepisami oznakowaniem, o którym mowa w art. 32;
  - d) informacje i instrukcje, o których mowa w art. 43, są dostępne w języku łatwo zrozumiałym dla producenta oryginalnego sprzętu.
3. Dystrybutorzy zapewniają, aby w czasie, gdy są odpowiedzialni za silnik, warunki przechowywania lub transportu nie zagrażały jego zgodności z niniejszym rozdziałem lub rozdziałem III.
4. Na uzasadniony wniosek organu krajowego dystrybutorzy zapewniają przekazanie przez producenta wnoszącemu organowi krajowemu dokumentacji określonej w art. 8 ust. 8 lub przekazanie przez importera wnoszącemu organowi krajowemu dokumentacji określonej w art. 11 ust. 3.

#### Artykuł 14

### **Obowiązki dystrybutorów w odniesieniu do silników niezgodnych z wymogami**

1. Jeżeli dystrybutor ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, nie udostępnia on silnika na rynku do czasu zapewnienia jego zgodności.
2. Dystrybutor, który ma powody, aby sądzić, lub uważa, że silnik, który udostępnił na rynku, jest niezgodny z niniejszym rozporządzeniem, informuje o tym producenta lub przedstawiciela producenta, aby zapewnić podjęcie zgodnie z art. 9 lub 12 środków naprawczych niezbędnych do zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub z homologowaną rodziną silników.

#### Artykuł 15

### **Obowiązki producentów oryginalnego sprzętu dotyczące montażu silników**

1. Producenci oryginalnego sprzętu montują silniki z homologacją typu UE w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach zgodnie z instrukcjami dostarczonymi przez producenta na mocy art. 43 ust. 2 i w sposób, jaki nie wywiera niekorzystnego wpływu na osiągi tego silnika w zakresie jego emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych.
2. W przypadku gdy producent oryginalnego sprzętu nie postępuje zgodnie z instrukcjami, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub w trakcie montażu silnika w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach zmienia go w sposób, jaki wywiera niekorzystny wpływ na osiągi tego silnika w zakresie jego emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, wymieniony producent oryginalnego sprzętu jest dla potrzeb niniejszego rozporządzenia uznawany za producenta i jest w szczególności objęty obowiązkami określonymi w art. 8 i 9.
3. Producenci oryginalnego sprzętu montują silniki z homologacją typu UE w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach jedynie zgodnie z rodzajami wyłącznego zastosowania, o których mowa w art. 4.
4. W przypadku gdy wymagane przepisami oznakowanie, o którym mowa w art. 32, nie jest widoczne bez demontażu części, producent oryginalnego sprzętu umieszcza na maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, w sposób widoczny, duplikat oznakowania, o którym mowa w art. 32 i odnośnym akcie wykonawczym, dostarczony przez producenta.
5. W przypadku gdy maszyna mobilna nieporuszająca się po drogach z zainstalowanym silnikiem przejściowym zostanie wprowadzona na rynek zgodnie z art. 58 ust. 5, producenci oryginalnego sprzętu umieszczają datę produkcji maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach jako część oznakowania maszyny.
6. W przypadku gdy producent dostarcza silnik producentowi oryginalnego sprzętu oddzielnie od jego układu wtórnej obróbki spalin zgodnie z art. 34 ust. 3, producent oryginalnego sprzętu w odpowiednich przypadkach dostarcza producentowi informacji dotyczących złożenia silnika i jego układu wtórnej obróbki spalin.

*Artykuł 16***Stosowanie obowiązków producentów w odniesieniu do importerów i dystrybutorów**

Importer lub dystrybutor, który udostępnia silnik na rynku pod własną nazwą lub własnym znakiem towarowym lub który zmienia taki silnik w sposób, jaki może mieć wpływ na zgodność z obowiązującymi wymogami, jest dla potrzeb niniejszego rozporządzenia uznawany za producenta i w szczególności podlega obowiązkowi określonym w art. 8 i 9.

*Artykuł 17***Obowiązek powiadomienia o podmiotach gospodarczych oraz producentach oryginalnego sprzętu**

Na wniosek organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku przez okres pięciu lat od daty wprowadzenia na rynek podmioty gospodarcze i producenci oryginalnego sprzętu powiadamiają te organy o:

- a) każdym podmiocie gospodarczym, który dostarczył im silnik;
- b) każdym podmiocie gospodarczym lub, jeżeli można to ustalić, każdym producencie oryginalnego sprzętu, któremu dostarczyły silnik.

## ROZDZIAŁ III

**WYMOGI MERYTORYCZNE***Artykuł 18***Wymogi w odniesieniu do homologacji typu UE dotyczące emisji spalin**

1. Producenci zapewniają, aby typy silników i rodziny silników były projektowane, konstruowane i składane tak, aby spełnić wymogi określone w rozdziale II i w niniejszym rozdziale.
2. Od dat wprowadzenia na rynek silników określonych w załączniku III typy silników i rodziny silników nie mogą przekraczać wartości granicznych emisji spalin określonych jako etap V oraz określonych w załączniku II.

Jeżeli, zgodnie z parametrami definiującymi rodzinę silników określonymi w odnośnym akcie wykonawczym, jedna rodzina silników obejmuje więcej niż jeden zakres mocy, silnik macierzysty (na potrzeby homologacji typu UE) i wszystkie typy silników wchodzące w skład tej samej rodziny silników (na potrzeby zgodności produkcji), w odniesieniu do mających zastosowanie zakresów mocy:

- a) spełniają najbardziej rygorystyczne wartości graniczne emisji;
- b) są badane przy zastosowaniu cykli badania odpowiadających najbardziej rygorystycznym wartościom granicznym emisji;
- c) podlegają najwcześniejszym mającym zastosowanie datom homologacji typu UE i wprowadzania na rynek określonym w załączniku III.

3. Emisje spalin z typów silników i rodzin silników mierzy się w oparciu o cykle badania określone w art. 24 oraz zgodnie z art. 25.

4. Typy silników i rodziny silników projektuje się i wyposaża w strategię sterowania emisją w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu uniemożliwić ingerencje. Zabrania się stosowania strategii nieracjonalnych.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegóły dotyczące parametrów, które mają być stosowane do definiowania typów silników i rodzin silników, w tym ich trybów pracy, oraz szczegóły techniczne dotyczące przeciwdziałania ingerencji, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

*Artykuł 19***Monitorowanie emisji z silników w trakcie eksploatacji**

1. Emisje zanieczyszczeń gazowych z silników należących do typów silników lub rodzin silników etapu V, którym udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, monitorowane są poprzez badanie w trakcie eksploatacji silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach pracujących w zwykłych cyklach pracy. Badania takie są prowadzone, na odpowiedzialność producenta, zgodnie z wymogami organu udzielającego homologacji, na silnikach, które są prawidłowo konserwowane i są zgodne z przepisami dotyczącymi wyboru silników, procedur badań i sprawozdawczości dotyczącej rezultatów w odniesieniu do różnych kategorii silników.

Komisja przeprowadza programy pilotażowe w celu opracowania odpowiednich procedur badań w odniesieniu do kategorii i podkategorii silników, dla których takich procedur badań jeszcze nie opracowano.

Komisja przeprowadza programy monitorowania dla każdej kategorii silników w celu ustalenia, w jakim stopniu emisje mierzone w cyklu badawczym odpowiadają emisjom mierzonym w rzeczywistej eksploatacji. Te programy i ich wyniki są corocznie przedstawiane przez państwa członkowskie, a następnie podawane do wiadomości publicznej.

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 55, w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia szczegółowymi ustaleniami dotyczącymi wyboru silników, procedur badań i sprawozdawczości dotyczącej rezultatów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

## ROZDZIAŁ IV

**PROCEDURY HOMOLOGACJI TYPU UE***Artykuł 20***Wniosek o homologację typu UE**

1. Producenci składają odrębny wniosek o udzielenie homologacji typu UE w odniesieniu do każdego typu silnika lub rodziny silników do organu udzielającego homologacji w państwie członkowskim; do każdego wniosku dołącza się folder informacyjny, o którym mowa w art. 21. W odniesieniu do konkretnego typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, konkretnej rodziny silników składa się tylko jeden wniosek do jednego organu udzielającego homologacji.

2. Producenci udostępniają służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzanie badań dla potrzeb homologacji typu UE silnik zgodny z właściwościami typu silnika lub, w przypadku rodziny silników, z właściwościami silnika macierzystego opisanymi w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 21.

3. W przypadku wniosku o udzielenie homologacji typu UE w odniesieniu do rodziny silników, jeżeli organ udzielający homologacji orzeknie w stosunku do wybranego silnika macierzystego, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, że przedłożony wniosek nie w pełni reprezentuje rodzinę silników opisaną w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 21, wówczas producent udostępnia inny oraz, jeżeli jest to niezbędne, dodatkowy silnik macierzysty, który został uznany przez organ udzielający homologacji za reprezentatywny dla rodziny silników.

4. W ciągu jednego miesiąca od rozpoczęcia produkcji homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników producenci przedstawiają wstępny plan monitorowania silników w trakcie eksploatacji organowi udzielającemu homologacji, który udzielił homologacji typu UE tego silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników.

*Artykuł 21***Folder informacyjny**

1. Wnioskodawca przedstawia organowi udzielającemu homologacji folder informacyjny, który zawiera:

- a) dokument informacyjny wraz z wykazem paliw wzorcowych oraz, w przypadku gdy wymaga tego producent, innych wyspecyfikowanych paliw, mieszanek paliw lub emulsji paliwowych, o których mowa w art. 25 ust. 2, opisanych zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w art. 25 ust. 4 (zwany dalej „dokumentem informacyjnym”);

- b) wszystkie istotne dane, rysunki, fotografie i inne informacje odnoszące się do typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, do silnika macierzystego;
  - c) wszelkie dodatkowe informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach procedury składania wniosku o homologację typu UE.
2. Folder informacyjny można przekazać w formie papierowej lub elektronicznej, która jest akceptowana przez służby techniczne i organ udzielający homologacji.
3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzory dokumentu informacyjnego i foldera informacyjnego. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

## ROZDZIAŁ V

### PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE

#### Artykuł 22

#### Przepisy ogólne

1. Organ udzielający homologacji, do którego wpłynął wniosek, udziela homologacji typu UE w odniesieniu do wszystkich typów silnika lub rodzin silników, które są zgodne ze:
- a) szczegółowymi danymi zawartymi w folderze informacyjnym; oraz
  - b) wymogami niniejszego rozporządzenia, a w szczególności z uzgodnieniami dotyczącymi produkcji, o których mowa w art. 26.
2. Organy udzielające homologacji nie nakładają innych wymogów dotyczących homologacji typu UE odnośnie do emisji spalin z maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których zamontowany jest silnik spełniający wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
3. Po upływie terminów homologacji typu UE silników określonych w załączniku III w odniesieniu do każdej podkategorii silnika, organy udzielające homologacji nie udzielają homologacji typu UE typowi silnika lub rodzinie silników, które nie spełniają wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu.
4. Świadectwa homologacji typu UE otrzymują numerację zgodnie ze zharmonizowanym systemem, który ma zostać określony przez Komisję.
5. Za pośrednictwem systemu IMI organ udzielający homologacji:
- a) udostępnia organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich wykaz udzielonych lub, w odpowiednich przypadkach, rozszerzonych przez niego homologacji typu UE w terminie jednego miesiąca od wydania odnośnego świadectwa homologacji typu UE;
  - b) udostępnia niezwłocznie organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich wykaz homologacji typu UE, których udzielenia odmówił, lub homologacji, które cofnął, wraz z uzasadnieniem swoich decyzji;
  - c) w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku od organu udzielającego homologacji innego państwa członkowskiego wysyła temu organowi udzielającemu homologacji kopię świadectwa – o ile takie istnieje – homologacji typu UE dla typu silnika lub rodziny silników, wraz z pakietem informacyjnym, o którym mowa w ust. 6, dla każdego typu silnika lub każdej rodziny silników, którym udzielono lub odmówiono udzielenia homologacji lub których homologacja typu UE została cofnięta.
6. Organ udzielający homologacji kompletuje pakiet informacyjny składający się z folderu informacyjnego wraz ze sprawozdaniem z badań i wszystkimi innymi dokumentami dodanymi przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji do folderu informacyjnego w ramach wykonywania swoich funkcji (zwany dalej „pakietem informacyjnym”).

Pakiet informacyjny zawiera spis treści obejmujący wykaz jego treści, odpowiednio ponumerowanej lub w inny sposób oznakowanej w celu jednoznacznej identyfikacji wszystkich stron i formatu każdego z dokumentów, aby umożliwić zapis kolejnych etapów przeprowadzania homologacji typu UE, w szczególności dat poprawek i aktualizacji.

Organ udzielający homologacji zapewnia, by informacje zawarte w pakiecie informacyjnym były dostępne do wglądu przez okres co najmniej 25 lat po upływie ważności danej homologacji typu UE.

7. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające:

- a) metody ustanowienia zharmonizowanego systemu numeracji, o którym mowa w ust. 4;
- b) wzory i struktury danych w odniesieniu do wymiany danych, o której mowa w ust. 5.

Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

#### Artykuł 23

### Przepisy szczegółowe dotyczące świadectwa homologacji typu UE

1. Świadectwo homologacji typu UE zawiera następujące załączniki:

- a) pakiet informacyjny;
- b) w odpowiednich przypadkach, nazwiska i wzory podpisów osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia o zgodności, o którym mowa w art. 31, oraz wskazanie zajmowanych przez nie stanowisk w przedsiębiorstwie.

2. Komisja określa wzór świadectwa homologacji typu UE.

3. Dla każdego typu silnika lub rodziny silników, w odniesieniu do której(-ych) udzielono homologacji, organ udzielający homologacji:

- a) wypełnia wszystkie odnośne części świadectwa homologacji typu UE i załącza sprawozdanie z badań;
- b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego;
- c) niezwłocznie wydaje wnioskodawcy kompletne świadectwo wraz z załącznikami.

4. W przypadku homologacji typu UE, którą, zgodnie z art. 35, poddano ograniczeniom dotyczącym jej ważności lub w której w odniesieniu do silnika lub rodziny silników wyłączono stosowanie niektórych wymogów niniejszego rozporządzenia, w świadectwie homologacji typu UE określa się te ograniczenia lub wyłączenia.

5. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające wzór świadectwa homologacji typu UE, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

#### Artykuł 24

### Badania wymagane do homologacji typu UE

1. Zgodność z przepisami technicznymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu wykazuje się poprzez odpowiednie badania prowadzone przez wyznaczone służby techniczne. Procedury pomiarów i badań oraz specjalne wyposażenie i narzędzia przewidziane do przeprowadzania tych są określone w art. 25.

2. Producent udostępnia organowi udzielającemu homologacji tyle silników, ile zgodnie z odpowiednimi aktami delegowanymi jest koniecznych do przeprowadzenia wymaganych badań.

3. Wymagane badania prowadzi się na silnikach reprezentatywnych dla typu silnika poddawanego homologacji lub, w odpowiednich przypadkach, silnika macierzystego rodziny silników poddawanych homologacji.

Niezależnie od akapitu pierwszego producent, w porozumieniu z organem udzielającym homologacji, może wybrać silnik, który nie jest reprezentatywny dla typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, silnika macierzystego rodziny silników poddawanych homologacji, ale ma szereg najbardziej niekorzystnych cech w odniesieniu do wymaganego poziomu osiągnięć. Podjęcie decyzji podczas procesu selekcji można wspomóc wirtualnymi metodami testowania.

4. Dla potrzeb prowadzenia badań na potrzeby homologacji typu UE w załączniku IV określono mające zastosowanie cykle badania. Cykle badania mające zastosowanie do każdego typu silnika objętego homologacją typu UE są wskazane w dokumencie informacyjnym.
5. Silnik reprezentatywny dla typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, silnika macierzystego rodziny silników, lub silnik wybrany zgodnie z ust. 3 akapit drugi, jest poddawany badaniom na hamulcu dynamometrycznym przy wykorzystaniu mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych niedrogowych określonego w załączniku IV w tabelach IV-1 do IV-10. Producent może dokonać wyboru, czy badanie to przeprowadzi przy użyciu metody badania z fazami dyskretnymi lub ze zmianami jednostajnymi między fazami. Z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w ust. 7 i 8, silnik o zmiennej prędkości obrotowej wchodzący w zakres danej kategorii, używany w pracy przy stałej prędkości obrotowej w zakresie tej samej kategorii, nie musi być poddawany badaniom przy wykorzystaniu mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych w odniesieniu do stałej prędkości obrotowej.
6. W przypadku silnika o stałej prędkości obrotowej z regulatorem, który służy do ustawiania innej prędkości, przy każdej mającej zastosowanie stałej prędkości obrotowej spełnione są wymogi określone w ust. 5, a w dokumencie informacyjnym wskazuje się prędkości mające zastosowanie w odniesieniu do każdego typu silnika.
7. W przypadku silnika należącego do kategorii IWP przeznaczonego do pracy przy zarówno zmiennej, jak i stałej prędkości obrotowej wymogi określone w ust. 5 muszą być spełnione osobno w odniesieniu do każdego mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych, a w dokumencie informacyjnym wskazuje się każdy cykl badania w warunkach stałych, w odniesieniu do którego wymogi te zostały spełnione.
8. W przypadku silnika należącego do kategorii IWP przeznaczonego do użytku zamiast silnika należącego do kategorii IWA zgodnie z art. 4 ust. 2, wymogi określone w ust. 5 niniejszego artykułu muszą być spełnione w odniesieniu do każdego mającego zastosowanie cyklu badania w warunkach stałych określonego w tabelach IV-5 i IV-6 w załączniku IV, a w dokumencie informacyjnym wskazuje się każdy cykl badania w warunkach stałych, w odniesieniu do którego wymogi te zostały spełnione.
9. Z wyjątkiem silników, którym udzielono homologacji typu zgodnie z art. 34 ust. 5 i 6, silniki o zmiennej prędkości obrotowej należące do kategorii NRE o mocy netto wynoszącej co najmniej 19 kW, lecz nie więcej niż 560 kW, oprócz spełniania wymogów określonych w ust. 5 niniejszego artykułu są również poddawane badaniom na hamulcu dynamometrycznym przy wykorzystaniu cyklu badania w warunkach zmiennych określonego w załączniku IV w tabeli IV-11.
10. Silniki należące do podkategorii NRS-v-2b i NRS-v-3, o maksymalnej prędkości obrotowej co najwyżej 3 400 obr./min, oprócz spełniania wymogów określonych w ust. 5 są również poddawane badaniom na hamulcu dynamometrycznym przy wykorzystaniu cyklu badania w warunkach zmiennych określonego w załączniku IV w tabeli IV-12.
11. Upoważnia się Komisję do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, które określają szczegółowe specyfikacje i charakterystyki techniczne cykli badań w warunkach stałych oraz w warunkach zmiennych, o których mowa w niniejszym artykule, w tym odpowiednią metodę określania ustawień obciążenia silnika i prędkości obrotowej. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.
12. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające jednolity format sprawozdania z badań wymaganych na potrzeby homologacji typu UE. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

#### Artykuł 25

#### **Prowadzenie pomiarów i badań na potrzeby homologacji typu UE**

1. Końcowe wyniki badań dotyczących emisji spalin w odniesieniu do silników objętych niniejszym rozporządzeniem są obliczane z uwzględnieniem wszystkich poniższych elementów w wynikach testów laboratoryjnych:
  - a) emisji gazów ze skrzyni korbowej – jeżeli wymaga tego ust. 3 i jeżeli nie są one ujęte w pomiarze laboratoryjnym;
  - b) wszelkich koniecznych współczynników korekcji – jeżeli wymaga tego ust. 3 i jeżeli silnik zawiera regeneracyjne układy wtórnej obróbki spalin;
  - c) w odniesieniu do wszystkich silników – współczynniki pogorszenia jakości odpowiednie dla okresów trwałości emisji określonych w załączniku V.

2. Badanie typu silnika lub rodziny silników w celu stwierdzenia zachowania wartości granicznych emisji określonych w niniejszym rozporządzeniu przeprowadza się przy zastosowaniu, odpowiednio, następujących paliw wzorcowych lub mieszanin paliw wzorcowych:

- a) olej napędowy;
- b) benzyna;
- c) mieszanina benzyny/oleju w przypadku dwusuwowych silników ZI;
- d) gaz ziemny/biometan;
- e) gaz płynny (LPG);
- f) alkohol etylowy.

Typ silnika lub rodzina silników spełnia dodatkowo wartości graniczne emisji spalin określone w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do innych wyspecyfikowanych paliw, mieszanek paliw lub emulsji paliwowych określonych przez producenta we wniosku o homologację typu UE i opisanych w folderze informacyjnym.

3. Na potrzeby prowadzenia pomiarów i badań spełnione muszą być wymogi techniczne dotyczące:

- a) aparatury i procedur w odniesieniu do prowadzenia badań;
- b) aparatury i procedur w odniesieniu do pomiarów i pobierania próbek emisji;
- c) metod oceny danych i obliczeń;
- d) metod ustalania współczynników pogorszenia jakości;
- e) w odniesieniu do silników należących do kategorii NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB oraz ATS, które spełniają wartości graniczne emisji dla etapu V określone w załączniku II:
  - (i) metod uwzględniania emisji gazów ze skrzyni korbowej;
  - (ii) metod określania i uwzględniania ciągłej lub nieczęstej regeneracji układów wtórnej obróbki spalin;
- f) w odniesieniu do sterowanych elektronicznie silników należących do kategorii NRE, NRG, IWP, IWA, RLL i RLR, które spełniają wartości graniczne emisji dla etapu V określone w załączniku II i w przypadku których sterowanie elektroniczne jest stosowane do określenia zarówno ilości, jak i momentu wtrysku paliwa lub jest ono stosowane w celu aktywacji, dezaktywacji lub modulacji układu sterowania emisją stosowanego do redukcji  $\text{NO}_x$ :
  - (i) strategii sterowania emisją, w tym dokumentacji wymaganej do przedstawienia tych strategii;
  - (ii) środków kontroli  $\text{NO}_x$ , w tym metod stosowanych do przedstawienia tych środków kontroli;
  - (iii) obszaru związanego z danym cyklem badania w warunkach stałych dla maszyn nieporuszających się po drogach, w obrębie którego wielkość, o jaką emisje mogą przekroczyć wartości graniczne emisji określone w załączniku II, jest kontrolowana;
  - (iv) wyboru przez służbę techniczną dodatkowych punktów pomiarowych z obszaru kontroli podczas badania emisji na stanowisku badawczym.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, w których określa się:

- a) metodykę dostosowywania wyników testów laboratoryjnych dotyczących emisji tak, aby uwzględniały współczynniki pogorszenia jakości, o których mowa w ust. 1 lit. c);
- b) charakterystyki techniczne paliw wzorcowych, o których mowa w ust. 2, oraz, w odpowiednich przypadkach, wymogi dotyczące opisu innych wyspecyfikowanych paliw, mieszanek paliw lub emulsji paliwowych określonych w folderze informacyjnym;
- c) szczegółowe wymogi i charakterystyki techniczne dotyczące prowadzenia pomiarów i badań, o których mowa w ust. 3;

- d) metodę stosowaną do pomiaru liczby cząstek stałych, z uwzględnieniem specyfikacji zawartych w serii 06 regulaminu EKG ONZ nr 49;
- e) szczegółowe wymogi techniczne mające zastosowanie do badań silników dwupaliwowych lub zasilanych gazem silników jednopaliwowych, o których mowa w załączniku II.

Te akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

#### Artykuł 26

### Zgodność ustaleń dotyczących produkcji

1. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki w odniesieniu do tej homologacji typu UE niezbędne do sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy przyjęto odpowiednie ustalenia w celu zapewnienia, aby produkowane silniki odpowiadały homologowanemu typowi w odniesieniu do wymogów niniejszego rozporządzenia.
2. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki w odniesieniu do tej homologacji typu UE niezbędne do sprawdzenia, czy oświadczenia o zgodności wydane przez producenta są zgodne z art. 31.
3. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki w odniesieniu do tej homologacji typu UE w celu sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy ustalenia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, są wciąż odpowiednie, tak aby produkowane silniki nadal odpowiadały homologowanemu typowi, a oświadczenia o zgodności były, w odpowiednich przypadkach, nadal zgodne z art. 31.
4. W celu sprawdzenia zgodności silnika z homologowanym typem organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, może przeprowadzać wszelkie kontrole lub badania wymagane na potrzeby homologacji typu UE na próbkach pobranych u producenta, w tym w zakładzie produkcyjnym producenta.
5. Gdy organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, stwierdzi, że ustalenia, o których mowa w ust. 1, nie są stosowane, odbiegają znacząco od ustaleń, o których mowa w ust. 1, przestały być stosowane lub nie są już uważane za adekwatne, chociaż produkcja jest kontynuowana, wówczas albo podejmuje środki niezbędne do zapewnienia właściwego stosowania procedury zgodności produkcji, albo cofa homologację typu UE.
6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, w których określa się szczegółowe środki podejmowane przez organy udzielające homologacji oraz procedury stosowane przez nie w celu zapewnienia, aby produkowane silniki były zgodne z homologowanym typem. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

#### ROZDZIAŁ VI

### ZMIANY I WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE

#### Artykuł 27

### Przepisy ogólne

1. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, o każdej zmianie szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym.

W przypadku takiej zmiany organ udzielający homologacji decyduje, którą z procedur określonych w art. 28 należy zastosować.

W razie potrzeby organ udzielający homologacji może po konsultacji z producentem zdecydować o udzieleniu nowej homologacji typu UE.



2. Wniosek o dokonanie zmiany homologacji typu UE składa się wyłącznie do organu udzielającego homologacji, który udzielił pierwotnej homologacji typu UE.

3. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że dla potrzeb dokonania zmiany należy powtórzyć inspekcje lub badania, informuje o tym producenta.

Procedury określone w art. 28 stosuje się tylko w przypadku, gdy na podstawie tych inspekcji lub badań organ udzielający homologacji stwierdzi, że wymogi w zakresie homologacji typu UE nadal są spełniane.

#### Artykuł 28

### Poprawki i rozszerzenie homologacji typu UE

1. Jeżeli nastąpiła zmiana szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym niewymagająca powtórzenia inspekcji lub badań, zmianę taką określa się jako „poprawkę”.

W przypadku takiej poprawki organ udzielający homologacji stosownie do potrzeb poprawia bez nieuzasadnionego opóźnienia odnośne strony pakietu informacyjnego, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego wskazania charakteru zmiany, zamieszcza datę poprawki oraz poprawiony spis treści pakietu informacyjnego. Uznaje się, że wymóg określony w niniejszym ustępie spełnia skonsolidowana, zaktualizowana wersja pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.

2. Zmianę, o której mowa w ust. 1, określa się jako „rozszerzenie”, w przypadku gdy szczegółowe dane zawarte w pakiecie informacyjnym zostały zmienione i zaistniała dowolna z następujących okoliczności:

- a) wymagane są dalsze inspekcje lub badania;
- b) zmianie uległa informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników;
- c) w odniesieniu do homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników zacznie obowiązywać nowy wymóg określony w niniejszym rozporządzeniu lub aktach delegowanych lub wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji sporządza uaktualnione świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia, zgodnym z liczbą kolejnych udzielonych uprzednio rozszerzeń. Świadectwo homologacji typu UE wyraźnie wskazuje powód rozszerzenia oraz datę rozszerzenia.

3. W przypadku wprowadzenia zmian na stronach pakietu informacyjnego lub sporządzenia skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji, zmieniany jest odpowiednio spis treści pakietu informacyjnego dołączony do świadectwa homologacji typu UE w celu wskazania daty ostatniego rozszerzenia lub poprawki lub daty ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.

4. Zmiany homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników nie są wymagane, jeżeli nowy wymóg, o którym mowa w ust. 2 lit. c), jest z technicznego punktu widzenia nieistotny dla tego typu silnika lub rodziny silników w odniesieniu do ich osiągnięć pod względem emisji.

#### Artykuł 29

### Wydawanie i notyfikowanie zmian

1. W przypadku poprawki homologacji typu UE organ udzielający homologacji wydaje wnioskodawcy bez nieuzasadnionego opóźnienia poprawione dokumenty lub skonsolidowaną, zaktualizowaną wersję, stosownie do okoliczności, w tym poprawiony spis treści pakietu informacyjnego, o którym mowa w art. 28 ust. 1 akapit drugi.

2. W przypadku rozszerzenia homologacji typu UE organ udzielający homologacji wydaje wnioskodawcy bez nieuzasadnionego opóźnienia zaktualizowane świadectwo homologacji typu UE, o którym mowa w art. 28 ust. 2 akapit drugi, w tym załączniki do niego, oraz spis treści pakietu informacyjnego.

3. Za pośrednictwem systemu IMI organ udzielający homologacji powiadamia organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o każdej zmianie wprowadzonej do homologacji typu UE, zgodnie z art. 22 ust. 5.

#### Artykuł 30

### Ważność homologacji typu UE

1. Homologacja typu UE wydawana jest na czas nieokreślony.
2. Homologacja typu UE silnika traci ważność w następujących przypadkach:
  - a) w przypadku gdy nowe wymogi mające zastosowanie do homologowanego typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników stają się obowiązkowe dla potrzeb wprowadzenia na rynek, przy czym nie ma możliwości odpowiedniego rozszerzenia lub poprawki homologacji typu UE;
  - b) w przypadku gdy nastąpiło definitywne i dobrowolne zaprzestanie produkcji homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników;
  - c) w przypadku gdy okres ważności homologacji typu UE upłynął ze względu na ograniczenie zgodnie z art. 35 ust. 3;
  - d) w przypadku gdy homologacja typu UE została wycofana zgodnie z art. 26 ust. 5, art. 39 ust. 1 lub art. 40 ust. 3.
3. W przypadku gdy warunki ważności homologacji typu UE rodziny silników przestały być spełnione w odniesieniu do wyłącznie jednego typu silnika w rodzinie silników, homologacja typu UE dla danej rodziny silników traci ważność wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy tego konkretnego typu silnika.
4. W przypadku definitywnego zaprzestania produkcji typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników, producent powiadamia o tym zaprzestaniu organ udzielający homologacji, który udzielił odpowiedniej homologacji typu UE.

W terminie jednego miesiąca od otrzymania takiego powiadomienia organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE w odniesieniu do typu silnika lub rodziny silników, informuje o tym organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich.

5. Bez uszczerbku dla ust. 4, w przypadku gdy zbliża się termin utraty ważności homologacji typu UE typu silnika lub, w odpowiednich przypadkach, rodziny silników, producent powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił odpowiedniej homologacji typu UE.

W takich przypadkach organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, niezwłocznie przekazuje wszystkie odpowiednie informacje organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich.

Powiadomienie to zawiera w szczególności datę produkcji oraz numer identyfikacyjny ostatniego wyprodukowanego silnika.

6. Wymogi dotyczące powiadomienia, o których mowa w ust. 4 i 5, uznaje się za spełnione w przypadku przesłania odpowiednich informacji do systemu IMI.

## ROZDZIAŁ VII

### OŚWIADCZENIE O ZGODNOŚCI I OZNAKOWANIA

#### Artykuł 31

### Oświadczenie o zgodności

1. Producent, w ramach swoich uprawnień jako posiadacz homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników, wydaje oświadczenie o zgodności (zwane dalej „oświadczeniem o zgodności”) dołączane do silników, które są wprowadzane na rynek na podstawie:
  - a) wyłączenia, o którym mowa w art. 34 ust. 2, 4, 5, 6, 7 lub 8, art. 35 ust. 4; lub
  - b) przepisu przejściowego, o którym mowa w art. 58 ust. 9, 10 lub 11.

Oświadczenie o zgodności określa szczegółowe charakterystyki i ograniczenia, które mają zastosowanie do tego silnika, i jest wydawane nieodpłatnie wraz z silnikiem i, w stosownych przypadkach, dołączane do maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowany jest silnik. Wydanie oświadczenia nie może być uzależnione od wyraźnego wniosku ani od przedstawienia producentowi dodatkowych informacji. Oświadczenie o zgodności można również wydać w postaci bezpiecznego pliku elektronicznego.

Przez okres 10 lat od daty produkcji silnika producent, na wniosek użytkownika końcowego, wydaje duplikat oświadczenia o zgodności za kwotę nieprzekraczającą kosztów jego wydania. Na duplikacie oświadczenia o zgodności musi być wyraźnie widoczne słowo „duplikat”.

2. Oświadczenie o zgodności jest sporządzane w przynajmniej jednym z urzędowych języków urzędowych instytucji Unii.

Każde państwo członkowskie może zażądać od producenta tłumaczenia oświadczenia o zgodności na swój język urzędowy lub swoje języki urzędowe.

3. Osoba lub osoby upoważnione do podpisywania oświadczeń o zgodności należą do struktury organizacyjnej producenta i są należycie upoważnione przez kierownictwo tej struktury organizacyjnej do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji lub zgodności produkcji silnika.

4. Oświadczenie o zgodności wypełnia się w całości i nie zawiera ono ograniczeń w zakresie wykorzystania silnika innych niż ograniczenia przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzór oświadczenia o zgodności, w tym jego cechy służące zapobieganiu fałszerstwom oraz pozwalające na weryfikację bezpiecznego pliku elektronicznego. W tym celu w aktach wykonawczych określa się elementy zabezpieczeń stosowane w celu ochrony oświadczenia o zgodności. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

#### Artykuł 32

### Wymagane przepisami oznakowanie silników

1. Producent umieszcza oznakowanie na każdym silniku wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem (zwane dalej „wymaganym przepisami oznakowaniem”).

2. W odniesieniu do następujących silników wymagane przepisami oznakowanie zawiera dodatkowe informacje wskazujące, że silnik podlega stosownemu wyłączeniu lub przepisom przejściowym:

- a) silników przeznaczonych na eksport do krajów trzecich, zgodnie z art. 34 ust. 1, które zostały wyprodukowane w Unii, albo poza Unią i następnie zamontowane w Unii w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach;
- b) silników wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 34 ust. 2, 5, 6 lub 8;
- c) silników tymczasowo wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 34 ust. 4;
- d) silników przejściowych wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 58 ust. 5;
- e) silników zamiennych wprowadzanych na rynek zgodnie z art. 34 ust. 7 lub art. 58 ust. 10 lub 11.

3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzór wymaganego przepisami oznakowania wraz z obowiązkowymi podstawowymi informacjami wymaganymi w momencie, kiedy silnik opuszcza linię produkcyjną, jego obowiązkowymi podstawowymi informacjami wymaganymi, zanim silnik zostanie wprowadzony na rynek, oraz, w odpowiednich przypadkach, dodatkowymi informacjami, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

## Artykuł 33

**Tymczasowe oznakowania silników**

1. Producent umieszcza oznakowanie tymczasowe na każdym wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem silniku, który jest wprowadzany na rynek na podstawie art. 34 ust. 3.
2. Silnik, który nie jest jeszcze zgodny z homologowanym typem i jest dostarczany producentowi tego silnika, nosi jedynie oznakowanie tymczasowe.
3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wzór oznakowania tymczasowego, o którym mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, w tym wskazanych na nim obowiązkowych podstawowych informacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

## ROZDZIAŁ VIII

## WYŁĄCZENIA

## Artykuł 34

**Wyłączenia ogólne**

1. Silniki przeznaczone na eksport do krajów trzecich nie podlegają niniejszemu rozporządzeniu z wyjątkiem art. 32 ust. 2 lit. a).
2. Silniki przeznaczone do użytku sił zbrojnych nie podlegają niniejszemu rozporządzeniu z wyjątkiem art. 32 ust. 2 lit. b).

Dla potrzeb niniejszego ustępu służby pożarnicze, służby obrony cywilnej, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby ratownictwa medycznego nie są uznawane za część sił zbrojnych.

3. Nie naruszając art. 32 i za zgodą producenta oryginalnego sprzętu producent może dostarczyć temu producentowi oryginalnego sprzętu osobno silnik i jego układ wtórnej obróbki spalin.
4. Niezależnie od art. 5 ust. 3 na potrzeby badań w warunkach terenowych państwa członkowskie zezwalają na tymczasowe wprowadzanie na rynek silników, którym nie udzielono homologacji typu UE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
5. Niezależnie od art. 18 ust. 2 oraz art. 22 ust. 3 państwa członkowskie udzielają homologacji typu UE i zezwalają na wprowadzenie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla silników specjalnego przeznaczenia określone w załączniku VI, pod warunkiem że silniki te są przeznaczone do montażu w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, która ma być użytkowana w atmosferze potencjalnie wybuchowej zdefiniowanej w art. 2 pkt 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE<sup>(1)</sup>.
6. Niezależnie od art. 18 ust. 2 oraz art. 22 ust. 3 państwa członkowskie mogą, na wniosek, udzielić homologacji typu UE i zezwolić na wprowadzenie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla silników specjalnego przeznaczenia określone w załączniku VI, pod warunkiem że silniki te są przeznaczone do montażu w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, która jest użytkowana wyłącznie do wodowania i wciągania łodzi ratunkowych używanych przez krajową służbę ratowniczą.
7. Niezależnie od art. 5 ust. 3 i art. 18 ust. 2 w odniesieniu do silników kategorii RLL lub RLR i wprowadzonych na rynek Unii nie później niż w dniu 31 grudnia 2011 r., państwa członkowskie mogą zezwolić na wprowadzenie na rynek silników zamiennych, jeżeli po analizie organ udzielający homologacji uzna i stwierdzi, że zamontowanie silników spełniających mające zastosowanie wartości graniczne emisji określone w załączniku II w tabelach II-7 i II-8 spowoduje znaczne trudności techniczne. W takim przypadku silniki zamienne muszą spełniać wartości graniczne emisji, które musiałyby spełniać dla potrzeb wprowadzenia ich na rynek Unii w dniu 31 grudnia 2011 r., albo spełniają surowsze wartości graniczne emisji.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w atmosferze potencjalnie wybuchowej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 309).

W odniesieniu do silników kategorii RLL i RLR, które zostały wprowadzone na rynek Unii po dniu 31 grudnia 2011 r., państwa członkowskie mogą zezwolić na wprowadzenie na rynek silników zamiennych spełniających wartości graniczne emisji, które musiały spełniać zastępowane silniki w momencie ich pierwotnego wprowadzenia na rynek Unii.

8. W odniesieniu do silników kategorii RLL lub RLR państwa członkowskie mogą zezwolić na wprowadzenie na rynek silników, które są zgodne z najaktualniejszymi mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w odnośnym prawodawstwie mającym zastosowanie w dniu 5 października 2016 r., pod warunkiem że:

- a) silniki te wchodzi w skład projektu, który jest na zaawansowanym etapie realizacji w dniu 6 października 2016 r. zgodnie z definicją w dyrektywie 2008/57/WE; oraz
- b) użytkowanie silników zgodnych z mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w tabelach II-7 lub II-8 załącznika II doprowadzi do nieproporcjonalnych kosztów.

Do dnia 17 września 2017 r. każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz takich projektów.

9. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, które dotyczą szczegółowych specyfikacji technicznych i warunków odnośnie do:

- a) dostarczenia przez producenta producentowi oryginalnego sprzętu osobno silnika i jego układu wtórnej obróbki spalin, jak określono w ust. 3;
- b) tymczasowego wprowadzenia na rynek silników, którym nie udzielono homologacji typu UE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na potrzeby badań w warunkach terenowych, jak określono w ust. 4;
- c) udzielania homologacji typu UE i zezwalania na wprowadzanie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla silników specjalnego przeznaczenia określone w załączniku VI, o których mowa w ust. 5 i 6.

Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

#### Artykuł 35

### Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji

1. Producent może wystąpić o homologację typu UE w odniesieniu do typu silnika lub rodziny silników, w których zastosowane są nowe technologie lub nowe koncepcje, w wyniku czego silnik lub rodzina silników są niezgodne z co najmniej jednym wymogiem niniejszego rozporządzenia.

2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, w przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:

- a) we wniosku wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie nowych technologii lub nowych koncepcji powoduje niezgodność danego typu silnika lub danej rodziny silników z co najmniej jednym wymogiem niniejszego rozporządzenia;
- b) we wniosku opisano wpływ nowych technologii lub nowych koncepcji na środowisko oraz środki podjęte, aby zapewnić poziom ochrony środowiska co najmniej równoważny poziomowi zapewnianemu przez wymogi niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;
- c) przedstawiono opis badań wraz z wynikami, które wykazują spełnienie warunku określonego w lit. b).

3. Przyznanie homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, wymaga zezwolenia Komisji.

W stosownych przypadkach w zezwoleniu Komisji określa się, czy podlega ono ograniczeniom.

Zezwolenia tego udziela się w drodze aktu wykonawczego.

4. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w sprawie udzielenia zezwolenia na mocy ust. 3, organ udzielający homologacji może udzielić tymczasowej homologacji typu UE, która jest ważna:

- a) wyłącznie na terytorium danego państwa członkowskiego;
- b) wyłącznie w odniesieniu do typu silnika lub rodziny silników objętych wyłączeniem, o które wystąpiono; oraz
- c) na okres co najmniej 36 miesięcy.

W przypadku udzielenia tymczasowej homologacji typu UE organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie, przekazując im dokumentację zawierającą informacje, o których mowa w ust. 2.

Na tymczasowy charakter i ograniczoną ważność terytorialną takiej tymczasowej homologacji typu UE musi wyraźnie wskazywać nagłówek świadectwa homologacji typu UE i nagłówek odpowiedniego oświadczenia o zgodności.

5. W przypadku gdy organ udzielający homologacji podejmie decyzję o uznawaniu na swoim terytorium tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, informuje o tym na piśmie odpowiedni organ udzielający homologacji i Komisję.

6. W przypadku gdy Komisja podejmie decyzję o nieudzieleniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 3, organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje posiadacza tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, że tymczasowa homologacja typu UE zostanie cofnięta po upływie sześciu miesięcy od daty decyzji odmownej wydanej przez Komisję.

Niezależnie od decyzji Komisji o nieudzieleniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 3, silniki wyprodukowane zgodnie z tymczasową homologacją typu UE przed utratą jej ważności można wprowadzać na rynek w państwie członkowskim, którego organy udzielające homologacji uznały tymczasową homologację typu UE.

7. Wymogi, o których mowa w ust. 4 akapit drugi i w ust. 5, uznaje się za spełnione w przypadku przesłania odpowiednich informacji do systemu IMI.

8. Komisja może przyjmować akty wykonawcze udzielające zezwolenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

9. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające zharmonizowane wzory świadectwa homologacji typu UE i oświadczenia o zgodności, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, w tym zawarte w nich obowiązkowe podstawowe informacje. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

#### Artykuł 36

### Późniejsze dostosowanie aktów delegowanych i wykonawczych

1. W przypadku gdy Komisja zezwoliła na przyznanie wyłączenia na mocy art. 35, niezwłocznie podejmuje działania niezbędne do dostosowania odpowiednich aktów delegowanych lub wykonawczych do zmian technologicznych.

W przypadku gdy wyłączenie przyznane na mocy art. 35 dotyczy kwestii uregulowanej w regulaminie EKG ONZ, Komisja proponuje zmianę tego regulaminu zgodnie z procedurą mającą zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.

2. Niezwłocznie po wprowadzeniu zmian w odpowiednich aktach delegowanych lub wykonawczych, o których mowa w ust. 1, Komisja uchyła wszelkie ograniczenia nałożone decyzją zezwalającą na wyłączenie.

W przypadku gdy nie podjęto działań niezbędnych do dostosowania aktów delegowanych lub wykonawczych, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, które udzieliło tymczasowej homologacji typu UE, zezwolić temu państwu członkowskiemu na jej rozszerzenie w drodze decyzji w formie aktu wykonawczego przyjętego zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

## ROZDZIAŁ IX

## SPRAWOZDAWCZOŚĆ DOTYCZĄCA PRODUKCJI I WERYFIKACJA PRODUKCJI

## Artykuł 37

**Obowiązki producentów w odniesieniu do sprawozdawczości dotyczącej produkcji**

1. Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji, który udzielił homologacji typu UE, wykaz zawierający liczbę silników dla każdego typu silnika i podkategorii silników wyprodukowanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i zgodnie z homologacją typu UE, począwszy od daty ostatniego złożonego sprawozdania o produkcji lub od daty, gdy wymogi niniejszego rozporządzenia miały po raz pierwszy zastosowanie.

Wykaz ten jest przekazywany:

- a) w ciągu 45 dni po zakończeniu każdego roku kalendarzowego;
- b) niezwłocznie po każdej dacie wprowadzenia na rynek silników, o których mowa w załączniku III; oraz
- c) w innym terminie określonym przez organ udzielający homologacji.

2. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, określa sposób, w jaki numery identyfikacyjne powiązane są z odpowiednimi typami silników lub, w stosownych przypadkach, rodzin silników i z numerami homologacji typu UE, jeżeli te powiązania nie są określone przez system kodowania silników.

3. W wykazie, o którym mowa w ust. 1, wskazuje się przypadki, gdy producent zaprzestaje produkcji homologowanego typu silnika lub homologowanej rodziny silników.

4. Producent przechowuje kopię wykazu, o którym mowa w ust. 1, przez okres co najmniej 20 lat po upływie ważności danej homologacji typu UE.

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające format wykazu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

## Artykuł 38

**Środki weryfikacji**

1. Organ udzielający homologacji państwa członkowskiego, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, by producenci odpowiednio przydzielili i stosowali numery identyfikacyjne w odniesieniu do homologacji typu UE przed wprowadzeniem silnika z homologacją typu na rynek lub udostępnieniem go na rynku.

2. Dodatkowa weryfikacja numerów identyfikacyjnych może być przeprowadzana w połączeniu z kontrolą zgodności produkcji określoną w art. 26.

3. W odniesieniu do weryfikacji numerów identyfikacyjnych producent lub przedstawiciel producenta na żądanie przekazuje niezwłocznie odpowiedzialnemu organowi udzielającemu homologacji wymagane informacje dotyczące nabywców producenta wraz z numerami identyfikacyjnymi silników zgłoszonych jako produkowane zgodnie z art. 37. W przypadku gdy silniki są udostępniane producentowi oryginalnego sprzętu, od producenta nie są wymagane dalsze informacje.

4. Jeżeli w następstwie żądania organu udzielającego homologacji producent nie jest w stanie wykazać spełnienia wymogów dotyczących wymaganych przepisami oznakowań, organ udzielający homologacji może cofnąć homologację typu UE udzieloną w odniesieniu do odnośnego typu silnika lub rodziny silników. Organy udzielające homologacji informują się wzajemnie w ciągu jednego miesiąca o każdym przypadku wycofania homologacji typu UE i o przyczynach wycofania, zgodnie z art. 22 ust. 5.

## ROZDZIAŁ X

## KLAUZULE OCHRONNE

## Artykuł 39

**Silniki niezgodne z homologowanym typem**

1. W przypadku gdy silniki, które są opatrzone wymaganym przepisami oznakowaniem i, w odpowiednich przypadkach, którym towarzyszy oświadczenie o zgodności, nie są zgodne z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników. Środki takie mogą obejmować cofnięcie homologacji typu UE, jeżeli działania naprawcze podejmowane przez producenta nie są odpowiednie.

Odnośny organ udzielający homologacji powiadamia organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich o podjętych środkach.

2. Dla potrzeb ust. 1 niezgodności ze szczegółowymi danymi zawartymi w świadectwie homologacji typu UE lub w pakiecie informacyjnym, jeżeli nie zostało na nie udzielone zezwolenie zgodnie z rozdziałem VI, uznaje się za niezgodności z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników.

3. W przypadku gdy organ udzielający homologacji stwierdza, że silniki, którym towarzyszy oświadczenie o zgodności, o ile ma ono zastosowanie, wydane w innym państwie członkowskim lub które są opatrzone znakiem homologacji typu UE, by sprawdzić, czy produkowane silniki są nadal zgodne z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników, może zwrócić się z wnioskiem do organu udzielającego homologacji, który udzielił homologacji typu UE, jak najszybciej podejmuje działanie, o którym mowa w ust. 1, najpóźniej w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku.

4. Organy udzielające homologacji informują się wzajemnie w ciągu jednego miesiąca o każdym przypadku wycofania homologacji typu UE i o przyczynach wycofania, zgodnie z art. 22 ust. 5.

5. W przypadku gdy organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, kwestionuje zgłoszoną mu niezgodność, zainteresowane państwa członkowskie dokładają starań, aby rozstrzygnąć spór.

Organ udzielający homologacji informuje o tym Komisję, która w razie potrzeby prowadzi odpowiednie konsultacje w celu osiągnięcia porozumienia.

## Artykuł 40

**Wycofanie silników od użytkowników**

1. W przypadku gdy producent, któremu udzielono homologacji typu UE, jest zobowiązany zgodnie z art. 20 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 do wycofania od użytkowników wprowadzonych na rynek silników, niezależnie od tego, czy są one zamontowane w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, ze względu na fakt, że silniki te stanowią poważne ryzyko w odniesieniu do ochrony środowiska lub zdrowia publicznego:

- a) niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE; oraz
- b) proponuje temu organowi udzielającemu homologacji zestaw odpowiednich środków zaradczych w celu usunięcia poważnego ryzyka.

2. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich i Komisję o proponowanych środkach zaradczych.

Organy udzielające homologacji zapewniają skuteczne wdrażanie tych środków zaradczych w swoich państwach członkowskich.

3. Jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że środki zaradcze są niewystarczające lub nie zostały wdrożone wystarczająco szybko, niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił producentowi homologacji typu UE.



Jeżeli producent następnie nie zaproponuje i nie wdroży skutecznych środków naprawczych, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje wszystkie wymagane środki ochronne, włącznie z cofnięciem homologacji typu UE.

W przypadku cofnięcia homologacji typu UE organ udzielający homologacji w terminie jednego miesiąca od tego cofnięcia powiadamia o tym producenta, organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisję listem poleconym lub za pomocą równoważnych środków elektronicznych.

#### Artykuł 41

##### **Powiadamianie o decyzjach i dostępnych środkach zaradczych**

1. W decyzjach następujących typów lub wydanych w następujących celach podaje się powody, na których decyzje te są oparte:
  - a) podjęte na mocy niniejszego rozporządzenia;
  - b) o odmowie udzielenia lub o cofnięciu homologacji typu UE;
  - c) nakładające obowiązek wycofaniu silników od z rynku;
  - d) o zakazie, ograniczeniu lub skutkujące spowolnieniem wprowadzania silnika na rynek; lub
  - e) o zakazie, ograniczeniu lub skutkujące spowolnieniem wprowadzania na rynek maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której jest zamontowany silnik wchodzący w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia.
2. Organy udzielające homologacji powiadamiają stronę, której to dotyczy, o:
  - a) wszelkich decyzjach, o których mowa w ust. 1;
  - b) środkach odwoławczych przysługujących jej na mocy przepisów obowiązujących w danych państwach członkowskich oraz o terminach mających zastosowanie w odniesieniu do tych środków zaradczych.

#### ROZDZIAŁ XI

##### **PRZEPISY MIĘDZYNARODOWE I DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH**

#### Artykuł 42

##### **Akceptacja równoważnych homologacji typu silnika**

1. Unia może uznawać, w ramach wielostronnych lub dwustronnych porozumień między Unią a państwami trzecimi, równoważność warunków i przepisów dotyczących homologacji typu UE silników ustanowionych przez niniejsze rozporządzenie oraz procedur ustanowionych przez przepisy międzynarodowe lub przepisy państw trzecich.
2. Udzielone homologacje typu i wymagane przepisami oznakowania zgodne z regulaminami EKG ONZ lub poprawkami do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub do których Unia przystąpiła, jak określono w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 4 lit. a), uznaje się za równoważne z udzielonymi homologacjami typu UE i wymaganym przepisami oznakowaniem zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
3. Homologacje typu UE udzielone na podstawie aktów Unii wskazanych w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 4 lit. b), uznaje się za równoważne z homologacjami typu UE udzielonymi zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, w których określa się:
  - a) wykaz regulaminów EKG ONZ lub poprawek do nich – w tym wszelkie zawarte w nich wymogi, które odnoszą się do ich stosowania – za przyjęciem których Unia głosowała lub do których Unia przystąpiła i które mają mieć zastosowanie w odniesieniu do homologacji typu UE typów silników i rodzin silników, które są przeznaczone do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach;
  - b) wykaz aktów Unii, na mocy których udziela się homologacji typu UE, w tym wszelkie zawarte w nich wymogi, które odnoszą się do ich stosowania.

Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

#### Artykuł 43

##### **Informacje i instrukcje przeznaczone dla producentów oryginalnego sprzętu i użytkowników końcowych**

1. Producent nie może dostarczyć producentom oryginalnego sprzętu ani użytkownikom końcowym żadnych informacji technicznych związanych ze szczegółowymi danymi przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu, które nie są zgodne ze szczegółowymi danymi zatwierdzonymi przez organ udzielający homologacji.
2. Producent udostępnia producentom oryginalnego sprzętu wszystkie istotne informacje i instrukcje niezbędne do prawidłowego montażu silnika w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, w tym opis wszelkich specjalnych warunków lub ograniczeń związanych z montażem lub użytkowaniem silnika.
3. Producent udostępnia producentom oryginalnego sprzętu wszystkie istotne informacje i niezbędne instrukcje przeznaczone dla użytkownika końcowego, w tym opis wszelkich specjalnych warunków lub ograniczeń związanych z użytkowaniem silnika.
4. Producenci udostępniają producentom oryginalnego sprzętu wartości emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) określone podczas procesu udzielania homologacji typu UE oraz instruują ich, aby udzielili tych informacji, wraz z informacjami wyjaśniającymi odnośnie do warunków badań, użytkownikowi końcowemu maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której ma zostać zamontowany silnik.
5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie, które dotyczą określenia szczegółów informacji i instrukcji, o których mowa w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu. Powyższe akty delegowane przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r.

#### Artykuł 44

##### **Wymiana danych i informacji za pośrednictwem systemu IMI**

1. Wymiana danych i informacji związanych z homologacjami typu UE między organami krajowymi lub między organami krajowymi a Komisją w ramach niniejszego rozporządzenia odbywa się w formie elektronicznej za pośrednictwem systemu IMI.
2. Wszelkie odpowiednie informacje dotyczące homologacji typu UE udzielone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem są centralnie gromadzone oraz udostępniane organom krajowym i Komisji za pośrednictwem systemu IMI.
3. Komisja zapewnia, by system IMI:
  - a) umożliwiał wymianę danych i informacji między producentami lub służbami technicznymi, z jednej strony, a organami krajowymi lub Komisją, z drugiej;
  - b) zapewniał publiczny dostęp do niektórych danych i informacji związanych z wynikami homologacji typu i wynikami monitoringu silników w trakcie eksploatacji;
  - c) w odpowiednich przypadkach i w miarę wykonalności technicznej i ekonomicznej oraz w porozumieniu z danymi państwami członkowskimi – zapewniał rozwiązania służące automatycznemu przesyłowi danych między istniejącymi krajowymi bazami danych a systemem IMI.
4. Wykorzystywanie funkcji systemu IMI, o którym mowa w ust. 3, jest fakultatywne.
5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi techniczne i procedury niezbędne do międzysystemowego połączenia systemu IMI z istniejącymi krajowymi bazami danych, o czym mowa w ust. 3 lit. c) niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia 31 grudnia 2016 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 56 ust. 2.

## ROZDZIAŁ XII

## WYZNACZANIE I ZGŁASZANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH

## Artykuł 45

## Wymogi dotyczące służb technicznych

1. Służby techniczne wyznaczane są przez organ udzielający homologacji zgodnie z art. 47 i spełniają wymogi określone w ust. 2–9 niniejszego artykułu.
2. Służba techniczna jest powoływana na mocy prawa krajowego państwa członkowskiego i ma osobowość prawną.
3. Służba techniczna jest organem zewnętrznym niezależnym od procesu projektowania, produkcji, dostarczania lub konserwacji silnika, który ocenia.

Podmiot należący do stowarzyszenia przedsiębiorców lub federacji branżowej reprezentujących przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem, składaniem, montażem, użytkowaniem lub konserwacją silników, które ocenia, bada lub poddaje inspekcji, może być uważany za spełniający wymogi akapitu pierwszego, pod warunkiem że wykaże on swoją niezależność i brak konfliktów interesów.

4. Pracownicy służby technicznej, w tym jej ściśle kierownictwo ani pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie kategorii działań, do których służba techniczna została wyznaczona zgodnie z art. 47 ust. 1, nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, monterami ani konserwatorami silników, które ta służba ocenia, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Ograniczenie to nie wyklucza użytkowania ocenianych silników, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, niezbędnych do funkcjonowania służby technicznej ani korzystania z takich silników do celów prywatnych.

Służba techniczna zapewnia, aby działalność jej podmiotów zależnych lub podwykonawców nie miała wpływu na poufność, obiektywizm lub bezstronność w odniesieniu do kategorii działań, do których została wyznaczona.

5. Służba techniczna wykonuje kategorie działań, do których została wyznaczona, z najwyższą uczciwością zawodową i wymaganymi kwalifikacjami technicznymi w danej dziedzinie, a jej pracownicy są wolni od wszelkich nacisków lub zachęt, zwłaszcza finansowych, które mogłyby wpływać na jej osąd lub wyniki prowadzonych przez nią czynności oceniających, szczególnie ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych działań.

6. Służba techniczna wykazuje wobec wyznaczającego organu udzielającego homologacji, że jest w stanie wykonywać wszystkie kategorie działań, do których ma zostać wyznaczona zgodnie z art. 47 ust. 1, poprzez zapewnienie, by dysponowała:

- a) pracownikami o odpowiednich umiejętnościach, specjalistycznej wiedzy technicznej i przeszkoleniu zawodowym oraz wystarczającym i odpowiednim doświadczeniu w wykonywaniu określonych zadań;
- b) opisami procedur odpowiednich do kategorii działań, w których ubiega się o wyznaczenie, zapewniającymi przejrzystość i powtarzalność tych procedur;
- c) procedurami wykonywania kategorii działań, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniającymi stopień złożoności technologii danego silnika oraz to, czy silnik został wyprodukowany w następstwie masowego czy seryjnego procesu produkcyjnego; oraz
- d) środkami niezbędnymi do właściwego wykonywania zadań związanych z kategoriami działań, w których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do całego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

7. Służba techniczna, jej ściśle kierownictwo i pracownicy dokonujący oceny muszą być bezstronni oraz nie mogą podejmować żadnej działalności mogącej stać w sprzeczności z niezależnością ich osądów lub z ich uczciwością w odniesieniu do kategorii działań, do których wykonywania została wyznaczona służba techniczna.

8. Służba techniczna musi posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności obejmujące jej działalność, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność przejmuje państwo członkowskie lub samo państwo członkowskie bezpośrednio odpowiada za ocenę.

9. Pracownicy służby technicznej są związani tajemnicą zawodową w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia lub przepisów krajowych wykonujących niniejsze rozporządzenie.

Pracownicy służby technicznej nie są związani tajemnicą służbową, o której mowa w akapicie pierwszym, w przypadku ujawnienia informacji wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji lub w przypadkach gdy ujawnienie informacji jest wymagane na mocy prawa Unii lub prawa krajowego.

Prawa własności podlegają ochronie.

#### Artykuł 46

### Podmioty zależne i podwykonawcy służb technicznych

1. Służba techniczna może jedynie za zgodą wyznaczającego organu udzielającego homologacji zlecać podwykonawstwo określonych zadań związanych z kategoriami działań, do których wykonywania została wyznaczona zgodnie z art. 47 ust. 1, lub powierzać ich wykonanie podmiotowi zależnemu.

W takich przypadkach służba techniczna zapewnia, aby podwykonawca lub jednostka zależna spełniali wymogi określone w art. 45, oraz informuje o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.

2. Służba techniczna ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub podmioty zależne, niezależnie od miejsca ich siedziby.

3. Służba techniczna przechowuje do wglądu wyznaczającego organu udzielającego homologacji odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kwalifikacji podwykonawcy lub podmiotu zależnego oraz wykonywanych przez nich zadań.

#### Artykuł 47

### Wyznaczanie służb technicznych

1. Organy udzielające homologacji wyznaczają służby techniczne do jednej lub większej liczby następujących kategorii działań, stosownie do zakresu ich kompetencji:

- a) kategoria A: przeprowadzanie badań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w obiektach należących do danej służby technicznej;
- b) kategoria B: nadzorowanie badań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej;
- c) kategoria C: regularna ocena i monitorowanie procedur stosowanych przez producenta do zapewniania zgodności produkcji;
- d) kategoria D: nadzorowanie lub prowadzenie badań lub inspekcji w ramach zapewniania zgodności produkcji.

2. Organ udzielający homologacji może pełnić zadania służby technicznej w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii działań, o których mowa w ust. 1.

3. Służby techniczne państwa trzeciego inne niż służby techniczne wyznaczone zgodnie z niniejszym artykułem można zgłaszać zgodnie z art. 50, ale tylko w przypadku, gdy tego rodzaju uznanie służb technicznych przewiduje dwustronna umowa między Unią a zainteresowanym krajem trzecim.

Służba techniczna ustanowiona zgodnie z art. 45 ust. 2 może jednak tworzyć podmioty zależne w krajach trzecich, pod warunkiem że ta służba techniczna bezpośrednio zarządza podmiotami zależnymi i kontroluje je.

#### Artykuł 48

### Procedury dotyczące norm efektywności i oceny służb technicznych

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 55 uzupełniających niniejsze rozporządzenie dotyczących:

- a) norm, jakich muszą przestrzegać służby techniczne; oraz
- b) procedury oceny służb technicznych, w tym odpowiedniego sprawozdania, zgodnie z art. 49.

#### Artykuł 49

### Ocena umiejętności służb technicznych

1. Wyznaczający organ udzielający homologacji sporządza sprawozdanie oceniające, w którym wykazuje, że kandydująca służba techniczna została oceniona pod względem zgodności z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie. To sprawozdanie oceniające może obejmować świadectwo akredytacji wydane przez krajową jednostkę akredytującą, poświadczające, że służba techniczna spełnia wymogi zawarte w niniejszym rozporządzeniu.

Ocena, w oparciu o którą sporządzane jest sprawozdanie oceniające, jest prowadzona zgodnie z przepisami określonymi w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 48.

2. Wyznaczający organ udzielający homologacji dokonuje przeglądu sprawozdania oceniającego nie rzadziej niż raz na trzy lata.

3. Wyznaczający organ udzielający homologacji przekazuje Komisji sprawozdanie oceniające na jej wniosek. W takich przypadkach oraz jeżeli podstawą oceny nie jest świadectwo akredytacji wydane przez krajową jednostkę akredytującą, wyznaczający organ udzielający homologacji przedkłada Komisji dokumenty potwierdzające:

- a) kompetencje służby technicznej;
- b) wprowadzone ustalenia mające zapewnić regularne monitorowanie służby technicznej przez wyznaczający organ udzielający homologacji; oraz
- c) spełnianie przez służbę techniczną wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych przyjętych na jego podstawie.

4. Organ udzielający homologacji, który ma zamiar pełnić zdania służby technicznej zgodnie z art. 47 ust. 2, dokumentuje zgodność na podstawie oceny przeprowadzonej przez audytorów niezwiązanych z działalnością podlegającą ocenie. Audytorzy tacy mogą pochodzić z tej samej organizacji, pod warunkiem że podlegają kierownictwu odrębnemu od kierownictwa personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie.

#### Artykuł 50

### Procedury zgłaszania

1. W odniesieniu do każdej wyznaczonej przez siebie służby technicznej państwa członkowskie zgłaszają Komisji:

- a) nazwę służby technicznej;

- b) adres, w tym adres elektroniczny;
- c) osoby odpowiedzialne;
- d) kategorię działań; oraz
- e) wszelkie zmiany dotyczące wyznaczenia, o którym mowa w art. 47.

2. Służba techniczna może prowadzić działania, o których mowa w art. 47 ust. 1, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji jedynie w przypadku, gdy została wcześniej zgłoszona Komisji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Tę samą służbę techniczną może wyznaczyć kilka wyznaczających organów udzielających homologacji i mogą ją zgłosić państwa członkowskie tych wyznaczających organów udzielających homologacji niezależnie od kategorii działań, które ma ona wykonywać zgodnie z art. 47 ust. 1.

4. W przypadku gdy w zastosowaniu aktu delegowanego należy wyznaczyć konkretną organizację lub właściwy organ prowadzący działania niewymienione w art. 47 ust. 1, dane państwo członkowskie zgłasza to Komisji zgodnie z niniejszym artykułem.

5. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz i szczegółowe dane służb technicznych, których zgłoszenia dokonano zgodnie z niniejszym artykułem.

#### Artykuł 51

##### Zmiany dotyczące wyznaczenia

1. W przypadku gdy wyznaczający organ udzielający homologacji stwierdza lub otrzymuje informację, że wyznaczona służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu albo nie wypełnia swoich obowiązków, wyznaczający organ udzielający homologacji ogranicza, zawiesza lub odwołuje wyznaczenie, w odpowiednich przypadkach, stosownie do wagi niespełnienia tych wymogów lub niewypełnienia tych obowiązków.

Państwo członkowskie, które zgłosiło tę służbę techniczną Komisji zgodnie z art. 50 ust. 1, niezwłocznie informuje Komisję o takim ograniczeniu, zawieszeniu lub odwołaniu wyznaczenia.

Komisja odpowiednio zmienia opublikowane informacje, o których mowa w art. 50 ust. 5.

2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub odwołania wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, lub w razie zaprzestania działalności przez służbę techniczną wyznaczający organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie kroki w celu zapewnienia przetwarzania dokumentów tej służby technicznej przez inną służbę techniczną albo zachowania ich do wglądu na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji lub organów nadzoru rynku.

#### Artykuł 52

##### Kwestionowanie kompetencji służb technicznych

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub w których otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji służby technicznej lub dalszego wypełniania przez tę służbę techniczną nałożonych na nią wymogów i obowiązków.

2. Na wniosek Komisji państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji udziela jej wszystkich informacji dotyczących podstawy wyznaczenia lub utrzymania wyznaczenia danej służby technicznej.

3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.

4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia wymogów wyznaczenia lub przestała je spełniać, informuje o tym państwo członkowskie wyznaczającego organu udzielającego homologacji w celu ustalenia we współpracy z tym państwem członkowskim niezbędnych środków naprawczych oraz wymaga od tego państwa członkowskiego wprowadzenia tych środków naprawczych, w razie potrzeby włącznie z odwołaniem wyznaczenia.

#### Artykuł 53

### Obowiązki operacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne wykonują kategorie działań, do których zostały wyznaczone, w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji i zgodnie z procedurami oceny i badań określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w towarzyszących mu aktach delegowanych i wykonawczych.

Służby techniczne nadzorują lub same prowadzą badania wymagane do homologacji typu UE lub inspekcje określone w niniejszym rozporządzeniu lub w jednym z towarzyszących mu aktów delegowanych lub wykonawczych, chyba że zezwała się na stosowanie procedur alternatywnych.

Służby techniczne nie mogą prowadzić badań, ocen ani inspekcji, do których nie zostały wyznaczone.

2. Służby techniczne w każdej chwili:

- a) umożliwiają wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji obserwowanie przeprowadzanej przez nią oceny zgodności, w przypadkach gdy uzna on to za stosowne; oraz
- b) bez uszczerbku dla art. 45 ust. 9 i art. 54 przekazują wyznaczającemu organowi udzielającemu homologacji żądane przez niego informacje dotyczące realizowanych przez nie kategorii działań objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

3. W przypadku gdy służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym fakcie wyznaczający organ udzielający homologacji, który żąda od producenta podjęcia odpowiednich środków naprawczych.

Wyznaczający organ udzielający homologacji nie wydaje świadectwa homologacji typu UE, dopóki producent nie podejmie odpowiednich środków naprawczych zadowolających ten organ.

4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności produkcji w następstwie wydania świadectwa homologacji typu UE służba techniczna działająca w imieniu wyznaczającego organu udzielającego homologacji stwierdzi, że typ silnika lub rodzina silników nie spełnia już wymogów zawartych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym wyznaczający organ udzielający homologacji.

Organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki przewidziane w art. 26.

#### Artykuł 54

### Obowiązki informacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne informują wyznaczający organ udzielający homologacji o:

- a) przypadkach niezgodności, które mogą wymagać odmowy wydania, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia homologacji typu UE;
- b) okolicznościach wpływających na zakres lub warunki ich wyznaczenia;
- c) wnioskach organów nadzoru rynku o informacje dotyczące ich działalności.

2. Na żądanie wyznaczającego organu udzielającego homologacji służby techniczne dostarczają informacji o działaniach należących do zakresu ich wyznaczenia oraz o wszelkich innych prowadzonych działaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

## ROZDZIAŁ XIII

## AKTY DELEGOWANE I AKTY WYKONAWCZE

## Artykuł 55

**Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 19 ust. 2, art. 24 ust. 11, art. 25 ust. 4, art. 26 ust. 6, art. 34. ust. 9, art. 42 ust. 4, art. 43 ust. 5 i art. 48, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 6 października 2016 r.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 19 ust. 2, art. 24 ust. 11, art. 25 ust. 4, art. 26 ust. 6, art. 34 ust. 9, art. 42 ust. 4, art. 43 ust. 5 i art. 48, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 19 ust. 2, art. 24 ust. 11, art. 25 ust. 4, art. 26 ust. 6, art. 34 ust. 9, art. 42 ust. 4, art. 43 ust. 5 i art. 48 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeżeli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

## Artykuł 56

**Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony na mocy art. 40 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

## ROZDZIAŁ XIV

## PRZEPISY KOŃCOWE

## Artykuł 57

**Sankcje**

1. Państwa członkowskie przewidują sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie przez podmioty gospodarcze lub producentów oryginalnego sprzętu. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.



Państwa członkowskie zgłaszają Komisji te przepisy do dnia 7 października 2018 r. i niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.

Państwa członkowskie podejmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia wdrożenia tych sankcji.

2. Naruszenia podlegające sankcjom obejmują:
  - a) składanie fałszywych oświadczeń, w szczególności w trakcie procedur uzyskiwania homologacji typu UE, procedur prowadzących do wycofania od użytkowników lub procedur związanych z wyłączeniami;
  - b) fałszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu UE lub monitorowania silników w trakcie eksploatacji;
  - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do wycofania silników od użytkowników lub odmowy lub cofnięcia homologacji typu UE;
  - d) stosowanie strategii nieracjonalnych;
  - e) odmowę udzielenia dostępu do informacji;
  - f) wprowadzanie na rynek silników podlegających homologacji typu UE bez uzyskania homologacji typu UE lub umyślne fałszowanie w tym celu dokumentów lub wymaganych przepisami oznakowań;
  - g) wprowadzanie na rynek silników przejściowych i maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których montowane są takie silniki, z naruszeniem przepisów dotyczących wyłączeń;
  - h) naruszanie ograniczeń określonych w art. 35 ust. 3 i 4;
  - i) wprowadzanie na rynek silnika zmienionego tak, że nie jest on już zgodny ze specyfikacjami homologacji typu UE;
  - j) montowanie w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach silnika do celów innych niż wyłączny użytek określony w art. 4;
  - k) wprowadzanie na rynek silnika specjalnego przeznaczenia zgodnie z art. 34 ust. 5 lub 6 do użytkowania w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach innej niż przewidziana w tych ustępach;
  - l) wprowadzanie na rynek silnika na mocy art. 34 ust. 7 lub 8 oraz art. 58 ust. 9, 10 lub 11 do użytkowania w maszynie innej niż przewidziana w tych ustępach;
  - m) wprowadzanie na rynek maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowane są silniki podlegające homologacji typu UE na mocy niniejszego rozporządzenia, jeżeli silniki takie nie mają takiej homologacji;
  - n) wprowadzanie na rynek maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach naruszającej ograniczenia dotyczące maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, określone w art. 34 ust. 8.

#### Artykuł 58

#### **Przepisy przejściowe**

1. Nie naruszając rozdziałów II i III, niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu UE ani wyłączenia przed datami wprowadzenia na rynek silników określonych w załączniku III.
2. Organy udzielające homologacji mogą, zgodnie z odpowiednimi przepisami mającymi zastosowanie w dniu 5 października 2016 r., kontynuować udzielanie homologacji typu UE do określonych w załączniku III obowiązkowych dat odnoszących się do homologacji typu UE silników oraz kontynuować udzielanie wyłączeń zgodnie z tymi przepisami do określonych w załączniku III obowiązkowych dat dotyczących wprowadzania na rynek silników.

Państwa członkowskie mogą, zgodnie z odpowiednimi przepisami mającymi zastosowanie w dniu 5 października 2016 r., nadal zezwalać na wprowadzanie na rynek silników do określonych w załączniku III obowiązkowych dat dotyczących wprowadzania na rynek silników.

3. W drodze odstępstwa od niniejszego rozporządzenia silniki, którym udzielono już homologacji typu UE zgodnie ze stosownymi przepisami mającymi zastosowanie w dniu 5 października 2016 r. lub które spełniają wymogi określone przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie (CCNR) i przyjęte przez CCNR jako etap II w ramach zmienionej konwencji o żegludze na Renie, mogą być w dalszym ciągu wprowadzane na rynek do dat odnoszących się do wprowadzania na rynek silników określonych w załączniku III.

W takim przypadku organy krajowe nie zakazują, nie ograniczają i nie uniemożliwiają wprowadzania na rynek silników zgodnych z homologowanym typem.

4. Silniki, które w dniu 5 października 2016 r. nie były objęte zakresem stosowania dyrektywy 97/68/WE, mogą w dalszym ciągu być wprowadzane na rynek na podstawie obowiązujących przepisów krajowych, jeżeli takie istnieją, aż do dat odnoszących się do wprowadzania na rynek silników określonych w załączniku III.

5. Nie naruszając przepisów art. 5 ust. 3, art. 18 ust. 2 i, w odpowiednich przypadkach, dyrektywy 2008/57/WE oraz rozporządzenia Komisji nr 1302/2014<sup>(1)</sup>, silniki przejściowe oraz, w stosownych przypadkach, maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, w których montowane są takie silniki przejściowe, mogą być w dalszym ciągu wprowadzane na rynek podczas okresu przejściowego, pod warunkiem że maszyna, w której zamontowany jest silnik przejściowy, ma datę produkcji przypadającą nie później niż 18 miesięcy po rozpoczęciu okresu przejściowego.

W przypadku silników kategorii NRE państwa członkowskie zezwalają na przedłużenie okresu przejściowego i 18-miesięcznego okresu, o którym mowa w akapicie pierwszym, o dodatkowe 12 miesięcy w odniesieniu do producentów oryginalnego sprzętu, których całkowita produkcja roczna jest mniejsza niż 100 sztuk maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania. Na potrzeby obliczenia tej całkowitej produkcji rocznej wszyscy producenci oryginalnego sprzętu podlegający kontroli tej samej osoby fizycznej lub prawnej są uznawani za jednego producenta oryginalnego sprzętu.

W przypadku silników kategorii NRE montowanych w żurawiach samojezdnych okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 12 miesięcy.

W przypadku silników kategorii NRS o mocy silnika mniejszej niż 19 kW stosowanych w odśnieżarkach okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 24 miesiące.

6. Z zastrzeżeniem ust. 5 niniejszego artykułu silniki przejściowe spełniają co najmniej jeden z następujących wymogów:

- a) są zgodne z typami silników lub rodzinami silników, których homologacja typu UE nie jest już ważna na mocy art. 30 ust. 2 lit. a), i są, w dacie produkcji silników, objęte ważną homologacją typu UE, która jest zgodna z najaktualniejszymi mającymi zastosowanie wartościami granicznymi emisji określonymi w odnośnym prawodawstwie mającym zastosowanie w dniu 5 października 2016 r.;
- b) mieszczą się w przedziale mocy, który nie podlegał homologacji typu w zakresie emisji zanieczyszczeń na szczeblu unijnym w dniu 5 października 2016 r.; lub
- c) są użytkowane lub mają być użytkowane w zastosowaniu, które nie podlegało homologacji typu w zakresie emisji zanieczyszczeń na szczeblu unijnym w dniu 5 października 2016 r.

7. Okres wprowadzania silników przejściowych na rynek jest ograniczony do:

- a) 24 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit pierwszy;
- b) 36 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit drugi i trzeci;
- c) 48 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit czwarty.

8. Producenci zapewniają, by silniki przejściowe wprowadzone na rynek po okresie przejściowym były zgodne z oznakowaniem, o którym mowa w art. 32 ust. 2 lit. d).

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

9. Niezależnie od art. 5 ust. 3, art. 18 ust. 2 i art. 22 państwa członkowskie mogą – przez okres, który zakończy się nie później niż dnia 17 września 2026 r. – zezwalać na wprowadzanie na rynek silników kategorii RLL o maksymalnej mocy netto większej niż 2 000 kW, które nie są zgodne z wartościami granicznymi emisji określonymi w załączniku II, przeznaczonych do montażu w lokomotywach, które poruszają się wyłącznie po odizolowanej technicznie sieci kolejowej o szerokości toru 1 520 mm. W tym okresie silniki wprowadzane na rynek są zgodne przynajmniej z wartościami granicznymi emisji, które te silniki musiały spełniać przed wprowadzeniem na rynek w dniu 31 grudnia 2011 r. Organy udzielające homologacji państw członkowskich udzielają homologacji typu UE i zezwalają na wprowadzenie takich silników na rynek.

10. Niezależnie od art. 5 ust. 3 i art. 18 ust. 2 państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie na rynek silników zastępczych, na okres nie dłuższy niż 15 lat od mających zastosowanie terminów wprowadzenia na rynek silników etapu V określonych w załączniku III, pod warunkiem że silniki te należą do kategorii równoważnej NRS o mocy odniesienia co najmniej 19 kW lub należą do kategorii równoważnej NRG, w przypadku gdy silnik zastępczy i silnik oryginalny należą do kategorii lub zakresu mocy, które nie podlegały homologacji typu na szczeblu unijnym na dzień 31 grudnia 2016 r.

11. Niezależnie od art. 5 ust. 3 i art. 18 ust. 2 i na okres nie dłuższy niż 20 lat od mających zastosowanie dat dotyczących wprowadzenia na rynek silników etapu V określonych w załączniku III państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie na rynek silników zamiennych, pod warunkiem że silniki te:

- a) należą do kategorii NRE, ich moc odniesienia jest nie mniejsza niż 19 kW i nie większa niż 560 kW oraz spełniają wymogi etapu emisji, który wygasł nie wcześniej niż 20 lat przed wprowadzeniem tych silników na rynek i który jest co najmniej tak samo rygorystyczny jak wartości graniczne emisji, jakie musiały spełniać silniki w momencie, gdy zostały pierwotnie wprowadzone na rynek;
- b) należą do kategorii równoważnej NRE, ich moc odniesienia jest nie większa niż 560 kW, przy czym silnik zamienny i silnik oryginalny należą do kategorii silników lub zakresu mocy, które nie podlegały homologacji typu na szczeblu unijnym w dniu 31 grudnia 2016 r.

12. Państwa członkowskie mogą postanowić o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia – przez okres, który zakończy się nie później niż w dniu 17 września 2026 r. – w odniesieniu do silników montowanych w maszynach do zbierania bawełny.

13. Producenci zapewniają, by silniki zamienne były zgodne z oznakowaniem, o którym mowa w art. 32 ust. 2 lit. e).

#### Artykuł 59

### Sprawozdanie

1. Do dnia 31 grudnia 2021 r. państwa członkowskie informują Komisję o stosowaniu procedur dotyczących homologacji typu UE określonych w niniejszym rozporządzeniu.
2. Do dnia 31 grudnia 2022 r. na podstawie informacji dostarczonych na mocy ust. 1 Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 60

### Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2018 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie odnośnie do oceny możliwości ustanowienia zharmonizowanych środków dotyczących instalowania dodatkowych urządzeń sterowania emisją w silnikach maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, które to maszyny zostały już wprowadzone na rynek Unii. Sprawozdanie to dotyczy też kwestii stosowania środków technicznych i systemów zachęt finansowych jako sposobu wspierania państw członkowskich w osiągnięciu zgodności z unijnymi przepisami w zakresie jakości powietrza, poprzez ocenianie ewentualnego przeciwdziałania zanieczyszczeniu powietrza na obszarach gęsto zaludnionych, z należytym poszanowaniem unijnych zasad pomocy państwa.
2. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące:
  - a) oceny dalszego potencjału zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w oparciu o dostępne technologie oraz analizę kosztów i korzyści.

W szczególności dla silników kategorii IWP i IWA – oceny technicznej i ekonomicznej wykonalności:

- (i) dalszego zmniejszenia wartości granicznej emisji dla liczby cząstek stałych i tlenków azotu (NO<sub>x</sub>);
  - (ii) dalszego zmniejszenia współczynnika A dla silników napędzanych całkowicie lub częściowo gazem przy pracy neutralnej dla klimatu, w porównaniu z silnikami napędzanymi olejem napędowym; oraz
  - (iii) dodania wartości granicznych liczby cząstek stałych w odniesieniu do tych kategorii silników, dla których ich nie wyznaczono w załączniku II do niniejszego rozporządzenia;
- b) identyfikacji potencjalnie istotnych rodzajów zanieczyszczeń, które nie są objęte zakresem niniejszego rozporządzenia.

3. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania klauzul wyłączenia przewidzianych w art. 34 ust. 4 i 5 oraz monitorowania wyników badań emisji określonych w art. 19 i wyciągniętych z nich wniosków.

W sprawozdaniu ocenia się także badania wymagane dla potrzeb homologacji typu UE określone w art. 24 i 25, ze szczególnym uwzględnieniem tego, w jakim stopniu te testy odpowiadają rzeczywistym warunkom pracy silnika, oraz możliwości wprowadzenia testów dla emisji zanieczyszczeń pyłowych w ramach badań w trakcie eksploatacji określonych w art. 19.

4. Sprawozdania, o których mowa w ust. 2 i 3:

- a) opierają się na konsultacjach z właściwymi zainteresowanymi stronami;
- b) uwzględniają obowiązujące w tym zakresie normy unijne i międzynarodowe; oraz
- c) w stosownych przypadkach towarzyszą im wnioski ustawodawcze.

#### Artykuł 61

### Zmiany w dyrektywie 97/68/WE

W dyrektywie 97/68/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9 ust. 4a dodaje się akapity w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie mogą zezwolić, na wniosek producenta oryginalnego sprzętu, na wprowadzanie na rynek silników, które spełniają wartości graniczne emisji dla etapu IIIA, pod warunkiem że te silniki przeznaczone są do zamontowania w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach przeznaczonych do użytkowania w atmosferze potencjalnie wybuchowej zdefiniowanej w art. 2 pkt 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE (\*).

Producenci dostarczają organowi udzielającemu homologacji dowodów, że silniki są montowane wyłącznie w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, które to maszyny posiadają świadectwo spełnienia tych wymogów. Do wszelkich takich silników przymocowuje się, obok wymaganego przepisami oznakowania silnika określonego w załączniku I sekcja 3, etykietę z tekstem „Silnik do ograniczonego użytku wyłącznie w maszynie wyprodukowanej przez”, po czym umieszcza się nazwę producenta oryginalnego sprzętu i jednoznaczne odniesienie do przedmiotowego odstępstwa.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie mogą udzielać homologacji typu UE i zezwalać na wprowadzanie na rynek silników kategorii RLL o maksymalnej mocy netto większej niż 2 000 kW, które nie są zgodne z wartościami granicznymi emisji określonymi w załączniku II, a które są przeznaczone do montażu w lokomotywach poruszających się wyłącznie po odizolowanej technicznie sieci kolejowej o szerokości toru 1 520 mm. Silniki takie muszą spełniać przynajmniej wartości graniczne emisji, które takie silniki musiały spełniać przed wprowadzeniem na rynek na dzień 31 grudnia 2011 r.

(\*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/34/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń i systemów ochronnych przeznaczonych do użytku w atmosferze potencjalnie wybuchowej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 309).”;

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

„8. Państwa członkowskie mogą postanowić o niestosowaniu niniejszej dyrektywy do silników montowanych w maszynach do zbioru bawełny.”.

#### Artykuł 62

### Zmiana w rozporządzeniu (UE) nr 1024/2012

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkt w brzmieniu:

„9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (\*): art. 44.

(\*) Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53.”.

#### Artykuł 63

### Zmiana w rozporządzeniu (UE) nr 167/2013

W art. 19 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 wprowadza się następujące zmiany:

1) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zastosowanie mają przepisy odnoszące się do kategorii silnika, wartości granicznych emisji spalin, cykli badania, okresów trwałości emisji, wymogów dotyczących emisji spalin, monitorowania emisji z silników w trakcie eksploatacji oraz prowadzenia pomiarów i badań, a także przepisy przejściowe i przepisy pozwalające na wczesne udzielanie homologacji typu UE i wprowadzanie na rynek silników etapu V określone dla maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 (\*) oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Do celów wprowadzania na rynek, rejestracji lub oddawania do użytku ciągników kategorii T2, T4.1 i C2 silniki w zakresie mocy 56–130 kW spełniające wymogi etapu IIIB są uznawane za silniki przejściowe zdefiniowane w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).”;

2) w ust. 6 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od zasady zawartej w akapicie drugim Komisja jest uprawniona do zmiany do dnia 31 grudnia 2016 r. rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/96 (\*), tak aby:

- do celów homologacji typu UE w odniesieniu do ciągników kategorii T2, T4.1 i C2 okres odroczenia określony w art. 11 ust. 4 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/96 wynosił cztery lata; oraz
- według „formuły elastycznej”, o której mowa w z art. 14 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/96, elastyczność dozwolona na mocy pkt 1.1.1 załącznika V do tego rozporządzenia delegowanego została zwiększona do 150 % w odniesieniu do ciągników kategorii T2, T4.1 i C2.

(\*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/96 z dnia 1 października 2014 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 16 z 23.1.2015, s. 1).”.

*Artykuł 64***Uchylenie**

1. Nie naruszając przepisów art. 58 ust. 1–4 niniejszego rozporządzenia, dyrektywa 97/68/WE traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2017 r.
2. Odesłania do uchylonej dyrektywy należy interpretować jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 65***Wejście w życie i stosowanie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie obowiązuje od dnia 1 stycznia 2017 r., z wyjątkiem art. 61, który obowiązuje od dnia 6 października 2016 r.

Od dnia 6 października 2016 r. organy udzielające homologacji nie odmawiają udzielenia homologacji typu UE w odniesieniu do nowego typu silnika lub nowej rodziny silników ani nie zakazują wprowadzania ich na rynek, jeżeli ten typ silnika lub ta rodzina silników są zgodne z rozdziałami II, III, IV i VIII oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie niniejszego rozporządzenia.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 września 2016 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

M. SCHULZ

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

I. KORČOK

*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK I

## Definicja podkategorii silników, o których mowa w art. 4

Tabela I-1: Podkategorie silników kategorii NRE zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 1

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
NRE	ZS	zmienna	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Maksymalna moc netto
	ZS		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	ZS		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	ZS		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	wszystkie		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	ZS	stała	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Znamionowa moc netto
	ZS		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	ZS		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	ZS		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	wszystkie		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabela I-2: Podkategorie silników kategorii NRG zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 2

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
NRG	wszystkie	zmienna	$P > 560$	NRG-v-1	Maksymalna moc netto
		stała	$P > 560$	NRG-c-1	Znamionowa moc netto

Tabela I-3: Podkategorie silników kategorii NRSh zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 3

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Pojemność skokowa (cm <sup>3</sup> )	Podkategoria	Moc odniesienia
NRSh	ZI	zmienna lub stała	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Maksymalna moc netto
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

Tabela I-4: Podkategorie silników kategorii NRS zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 4

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Pojemność skokowa (cm <sup>3</sup> )	Podkategoria	Moc odniesienia
NRS	ZI	zmienna $\geq 3\ 600$ obr./min lub stała	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	Maksymalna moc netto
				$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	
		zmienna $< 3\ 600$ obr./min		$80 \leq SV < 225$	NRS-vi-1a	
				$SV \geq 225$	NRS-vi-1b	
		zmienna lub stała	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1\ 000$	NRS-v-2a	Maksymalna moc netto
				$SV > 1\ 000$	NRS-v-2b	
	$30 \leq P < 56$	każda	NRS-v-3	Maksymalna moc netto		

W przypadku silników o mocy  $< 19$  kW i pojemności skokowej  $SV < 80$  cm<sup>3</sup> w maszynach innych niż maszyny przeznaczone do pracy z ręki stosuje się silniki kategorii NRSh.

Tabela I-5: Podkategorie silników kategorii IWP zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 5

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
IWP	wszystkie	zmienna	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	Maksymalna moc netto
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$P \geq 300$	IWP-v-4	
		stała	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	Znamionowa moc netto
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$P \geq 300$	IWP-c-4	

Tabela I-6: Podkategorie silników kategorii IWA zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 6

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
IWA	wszystkie	zmienna	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Maksymalna moc netto
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	



Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
		stała	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Znamionowa moc netto
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabela I-7: Podkategorie silników kategorii RLL zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 7

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
RLL	wszystkie	zmienna	$P > 0$	RLL-v-1	Maksymalna moc netto
		stała	$P > 0$	RLL-c-1	Znamionowa moc netto

Tabela I-8: Podkategorie silników kategorii RLR zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 8

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
RLR	wszystkie	zmienna	$P > 0$	RLR-v-1	Maksymalna moc netto
		stała	$P > 0$	RLR-c-1	Znamionowa moc netto

Tabela I-9: Podkategorie silników kategorii SMB zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 9

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
SMB	ZI	zmienna lub stała	$P > 0$	SMB-v-1	Maksymalna moc netto

Tabela I-10: Podkategorie silników kategorii ATS zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 10

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Moc odniesienia
ATS	ZI	zmienna lub stała	$P > 0$	ATS-v-1	Maksymalna moc netto

## ZAŁĄCZNIK II

## Wartości graniczne emisji spalin, o których mowa w art. 18 ust. 2

Tabela II-1: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRE, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 1

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	Liczba cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	liczba/kWh	
Etap V	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	ZS	8,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 7,50)		0,40 <sup>(1)</sup>	—	1,10
Etap V	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	ZS	6,60	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 7,50)		0,40	—	1,10
Etap V	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	ZS	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Etap V	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	ZS	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Etap V	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	wszystkie	5,00	0,19	0,40	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Etap V	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	wszystkie	3,50	0,19	0,40	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	1,10
Etap V	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	wszystkie	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

(<sup>1</sup>) 0,60 w odniesieniu do uruchamianych ręcznie silników z wtryskiem bezpośrednim, chłodzonych powietrzem.

Tabela II-2: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRG, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 2

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	Liczba cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	liczba/kWh	
Etap V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	wszystkie	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tabela II-3: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRSh, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 3

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Etap V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	ZI	805	50
Etap V	NRSh-v-1b			603	72

Tabela II-4: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii NRS, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 4

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Etap V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	ZI	610	10
Etap V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Etap V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Etap V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(\*) Fakultatywnie, jako alternatywa, każde połączenie wartości spełniające warunki równania  $(HC + NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$ , jak i następujące warunki:  $CO \leq 20,6$  g/kWh oraz  $(HC + NO_x) \leq 2,7$  g/kWh

Tabela II-5: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii IWP, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 5

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	Liczba cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	liczba/kWh	
Etap V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	wszystkie	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Etap V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	wszystkie	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Etap V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	wszystkie	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Etap V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	wszystkie	3,50	0,19	1,80	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	6,00

Tabela II-6: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii IWA, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 6

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	Liczba cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	liczba/kWh	
Etap V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	wszystkie	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Etap V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	wszystkie	5,00	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 5,40)		0,14	—	6,00

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	Liczba cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	liczba/kWh	
Etap V	IWA-v-3 IWA-c-3	130 ≤ P < 300	wszystkie	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Etap V	IWA-v-4 IWA-c-4	P ≥ 300	wszystkie	3,50	0,19	1,80	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	6,00

Tabela II-7: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii RLL, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 7

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	Liczba cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	liczba/kWh	
Etap V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	wszystkie	3,50	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,00)		0 025	—	6,00

Tabela II-8: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii RLR, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 8

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	Liczba cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	liczba/kWh	
Etap V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	wszystkie	3,50	0,19	2,00	0,015	1 × 10 <sup>12</sup>	6,00

Tabela II-9: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii SMB, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 9

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	NO <sub>x</sub>	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Etap V	SMB-v-1	P > 0	ZI	275	—	75

Tabela II-10: Wartości graniczne emisji dla etapu V w odniesieniu do silników kategorii ATS, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 10

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Etap V	ATS-v-1	P > 0	ZI	400	8

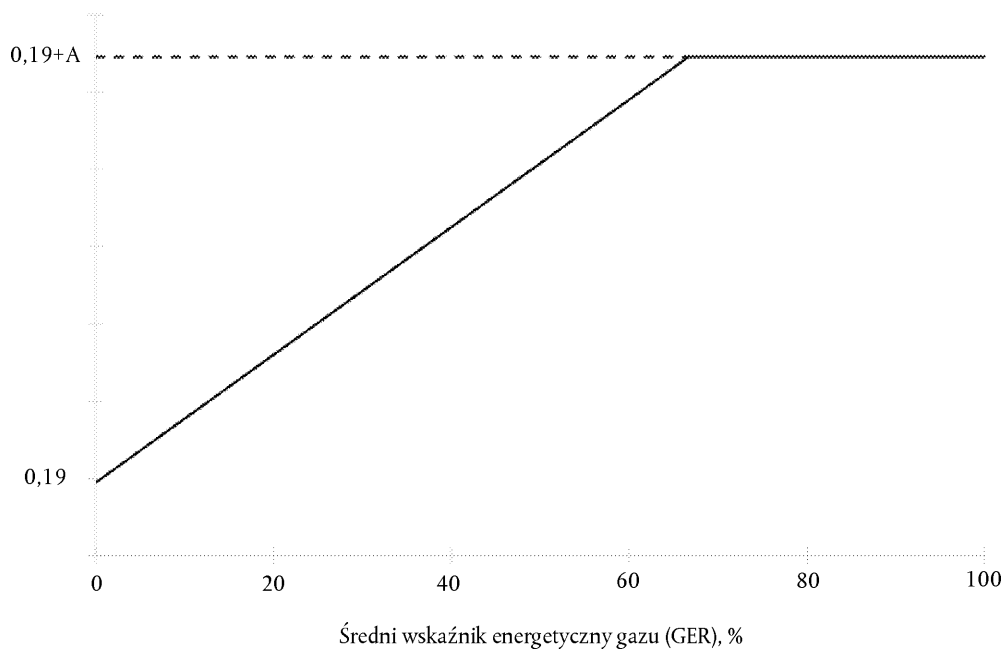
**Przepisy szczegółowe dotyczące całkowitych wartości granicznych węglowodorów (HC) w odniesieniu do silników w pełni lub częściowo zasilanych gazem**

1. W przypadku podkategorii, dla których jest zdefiniowany współczynnik A, wartość graniczna HC w odniesieniu do silników w pełni lub częściowo zasilanych gazem podana w tabelach od II-1 do II-10 zostaje zastąpiona wartością graniczną obliczoną według następującego wzoru:

$$HC = 0,19 + (1,5 \times A \times GER)$$

gdzie GER jest średnim wskaźnikiem energetycznym gazu w trakcie trwania odpowiedniego cyklu badania. W przypadku gdy ma zastosowanie zarówno cykl badania w warunkach stałych, jak i cykl badania w warunkach zmiennych, GER określa się na podstawie cyklu gorącego rozruchu w cyklu badania w warunkach zmiennych. W przypadku gdy ma zastosowanie więcej niż jeden cykl badania w warunkach stałych, średni GER określa się dla każdego cyklu oddzielnie.

Jeżeli obliczona wartość graniczna HC przekracza wartość  $0,19 + A$ , wartość graniczną HC ustala się jako  $0,19 + A$ .



Rysunek 1. Schemat wartości granicznej emisji HC jako funkcji średniego GER.

2. W przypadku podkategorii z połączoną wartością graniczną HC i  $NO_x$  połączona wartość graniczna HC i  $NO_x$  zostaje obniżona o 0,19 g/kWh i ma zastosowanie tylko do  $NO_x$ .
3. Powyższy wzór nie ma zastosowania do silników niezasilanych gazem.

## ZAŁĄCZNIK III

**Harmonogram stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do homologacji typu UE i wprowadzania na rynek**

Tabela III-1: Dаты stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRE

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
NRE	ZS	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.
	ZS	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	ZS	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	wszystkie	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1 stycznia 2019 r.	1 stycznia 2020 r.
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.

Tabela III-2: Dаты stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRG

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
NRG	wszystkie	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.

Tabela III-3: Dаты stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRSh

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
NRSh	ZI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.

Tabela III-4: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii NRS

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
NRS	ZI	$0 < P < 56$	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.

Tabela III-5: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii IWP

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
IWP	wszystkie	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1 stycznia 2019 r.	1 stycznia 2020 r.

Tabela III-6: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii IWA

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
IWA	wszystkie	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.
		$P \geq 300$	IWA-v-4 IWA-c-4	1 stycznia 2019 r.	1 stycznia 2020 r.

Tabela III-7: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii RLL

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
RLL	wszystkie	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1 stycznia 2020 r.	1 stycznia 2021 r.

Tabela III-8: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii RLR

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
RLR	wszystkie	$P > 0$	RLR-v-1 RLR-c-1	1 stycznia 2020 r.	1 stycznia 2021 r.

Tabela III-9: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii SMB

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
SMB	ZI	$P > 0$	SMB-v-1	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.

Tabela III-10: Daty stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do silników kategorii ATS

Kategoria	Typ zapłonu	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	Obowiązkowa data stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do	
				homologacji typu UE silników	wprowadzania silników na rynek
ATS	ZI	$P > 0$	ATS-v-1	1 stycznia 2018 r.	1 stycznia 2019 r.



## ZAŁĄCZNIK IV

## Cykle badania w warunkach stałych dla maszyn nieporuszających się po drogach (NRSC)

Tabela IV-1: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRE

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
NRE	zmienna	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia poniżej 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 lub C1
		Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia powyżej lub równej 19 kW, ale nie większej niż 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia powyżej 560 kW	NRE-v-7	C1
	stała	Silnik o stałej prędkości obrotowej	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabela IV-2: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRG

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
NRG	zmienna	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej dla zespołu prądotwórczego	NRG-v-1	C1
	stała	Silnik o stałej prędkości obrotowej dla zespołu prądotwórczego	NRG-c-1	D2

Tabela IV-3: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRSh

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
NRSh	zmienna lub stała	Silnik o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW, do stosowania w maszynach przystosowanych do obsługi ręcznej	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tabela IV-4: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii NRS

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
NRS	zmienna < 3 600 obr./min	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW, przeznaczony do pracy przy prędkości obrotowej < 3 600 obr./min	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
	zmienna $\geq$ 3 600 obr./min lub stała	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW, przeznaczony do pracy przy prędkości obrotowej $\geq$ 3 600 obr./min; silnik o stałej prędkości obrotowej o mocy odniesienia nieprzekraczającej 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	zmienna lub stała	Silnik zarówno o mocy odniesienia od 19 kW do 30 kW, jak i całkowitej pojemności skokowej poniżej 1 litra	NRS-v-2a	G2
		Silnik o mocy odniesienia powyżej 19 kW, inny niż silnik o mocy odniesienia od 19 kW do 30 kW i całkowitej pojemności skokowej poniżej 1 litra	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Tabela IV-5: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii IWP

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
IWP	zmienna	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej przeznaczony do napędu dostosowanego do charakterystyki śruby napędowej o stałym skoku	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	stała	Silnik o stałej prędkości obrotowej przeznaczony do napędu śruby o regulowanym skoku lub sprzęganej elektrycznie	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tabela IV-6: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii IWA

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
IWA	zmienna	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej przeznaczony do stosowania na statkach żeglugi śródlądowej jako jednostka pomocnicza	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	stała	Silnik o stałej prędkości obrotowej przeznaczony do stosowania na statkach żeglugi śródlądowej jako jednostka pomocnicza	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tabela IV-7: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii RLL

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
RLL	zmienna	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej do napędu lokomotyw	RLL-v-1	F
	stała	Silnik o stałej prędkości obrotowej do napędu lokomotyw	RLL-c-1	D2

Tabela IV-8: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii RLR

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
RLR	zmienna	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej do napędu wagonów silnikowych	RLR-v-1	C1
	stała	Silnik o stałej prędkości obrotowej do napędu wagonów silnikowych	RLR-c-1	D2

Tabela IV-9: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii SMB

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
SMB	zmienna lub stała	Silniki do napędu skuterów śnieżnych	SMB-v-1	H

Tabela IV-10: Cykle badania NRSC w odniesieniu do silników kategorii ATS

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	NRSC
ATS	zmienna lub stała	Silniki do napędu pojazdów terenowych lub pojazdów typu <i>side-by-side</i>	ATS-v-1	G1

**Cykle badania w warunkach zmiennych dla maszyn nieporuszających się po drogach**

Tabela IV-11: Cykl badania w warunkach zmiennych dla maszyn nieporuszających się po drogach w odniesieniu do silników kategorii NRE

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	
NRE	zmienna	Silnik o zmiennej prędkości obrotowej o mocy odniesienia powyżej lub równej 19 kW, ale nie większej niż 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabela IV-12: Cykl badania w warunkach zmiennych dla maszyn nieporuszających się po drogach w odniesieniu do silników kategorii NRS <sup>(1)</sup>

Kategoria	Charakter prędkości	Cel	Podkategoria	
NRS	zmienna lub stała	Silnik o mocy odniesienia powyżej 19 kW, inny niż silnik o mocy odniesienia od 19 kW do 30 kW i całkowitej pojemności skokowej poniżej 1 litra	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

<sup>(1)</sup> Ma zastosowanie tylko w odniesieniu do silników o maksymalnej testowej prędkości obrotowej  $\leq 3\,400$  obr./min.

## ZAŁĄCZNIK V

## Okresy trwałości emisji, o których mowa w art. 25 ust. 1

Tabela V-1: Okresy trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRE

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
NRE	ZS	zmienna	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3 000
	ZS		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	ZS		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	ZS		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8 000
	wszystkie		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	ZS	stała	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3 000
	ZS		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	ZS		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	ZS		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8 000
	wszystkie		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabela V-2: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRG

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
NRG	wszystkie	stała	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		zmienna		NRG-c-1	

Tabela V-3: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRSh

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Pojemność skokowa (cm <sup>3</sup> )	Podkategoria	EDP (w godzinach)
NRSh	ZI	zmienna lub stała	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	50/125/300 <sup>(1)</sup>
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

(<sup>1</sup>) Godziny EDP odpowiadające kategoriom okresów trwałości emisji Cat 1/Cat 2/Cat 3 zdefiniowanym w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Tabela V-4: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii NRS

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Pojemność skokowa (cm <sup>3</sup> )	Podkategoria	EDP (w godzinach)
NRS	ZI	zmienna $\geq 3\ 600$ obr./min lub stała	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	125/250/500 <sup>(1)</sup>
		zmienna $< 3\ 600$ obr./min			NRS-vi-1a	
		zmienna $\geq 3\ 600$ obr./min lub stała		$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	250/500/1 000 <sup>(1)</sup>
		zmienna $< 3\ 600$ obr./min			NRS-vi-1b	
		zmienna lub stała	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1\ 000$	NRS-v-2a	1 000
				$SV > 1\ 000$	NRS-v-2b	5 000
			$30 \leq P < 56$	każda	NRS-v-3	5 000

<sup>(1)</sup> Godziny EDP odpowiadające kategoriom okresów trwałości emisji Cat 1/Cat 2/Cat 3 zdefiniowanym w aktach delegowanych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Tabela V-5: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii IWP

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
IWP	wszystkie	zmienna	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$P \geq 300$	IWP-v-4	
		stała	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$P \geq 300$	IWP-c-4	

Tabela V-6: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii IWA

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
IWA	wszystkie	zmienna	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
		stała	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabela V-7: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii RLL

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
RLL	wszystkie	zmienna	$P > 0$	RLL-v-1	10 000
		stała	$P > 0$	RLL-c-1	

Tabela V-8: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii RLR

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
RLR	wszystkie	zmienna	$P > 0$	RLR-v-1	10 000
		stała	$P > 0$	RLR-c-1	

Tabela V-9: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii SMB

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
SMB	ZI	zmienna lub stała	$P > 0$	SMB-v-1	400 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Jako rozwiązanie alternatywne dopuszcza się okres trwałości emisji wynoszący 8 000 km.

Tabela V-10: Okres trwałości emisji w odniesieniu do silników kategorii ATS

Kategoria	Typ zapłonu	Charakter prędkości	Zakres mocy (kW)	Podkategoria	EDP (w godzinach)
ATS	ZI	zmienna lub stała	$P > 0$	ATS-v-1	500/1 000 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Godziny EDP odpowiadają następującym całkowitym pojemnościom silnika:  $< 100 \text{ cm}^3 / \geq 100 \text{ cm}^3$ .

## ZAŁĄCZNIK VI

## Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE), o których mowa w art. 34 ust. 5

Tabela VI-1: Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE) w odniesieniu do silników kategorii NRE

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	ZS	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	ZS	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	ZS	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	ZS	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	wszystkie	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	wszystkie	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	wszystkie	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabela VI-2: Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE) w odniesieniu do silników kategorii NRG

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1	P > 560	wszystkie	3,5	6,4		0,2	6,0
	NRG-v-1							

Tabela VI-3: Wartości graniczne emisji z silników specjalnego przeznaczenia (SPE) w odniesieniu do silników kategorii RLL

Etap emisji	Podkategoria silnika	Zakres mocy	Typ zapłonu	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Masa cząstek stałych	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	wszystkie	3,5	(HC + NO <sub>x</sub> ≤ 4,0)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	wszystkie	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW i SVc <sup>(1)</sup> > 5 litrów	wszystkie	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

<sup>(1)</sup> Pojemność skokowa na cylinder.

# DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/1629

z dnia 14 września 2016 r.

**ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

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

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup> ustanowiono zharmonizowane warunki wydawania świadectw technicznych dla statków żeglugi śródlądowej na całym obszarze unijnych śródlądowych dróg wodnych.
- (2) Wymagania techniczne dotyczące statków pływających po Renie ustanawia Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR).
- (3) Wymagania techniczne określone w załącznikach do dyrektywy 2006/87/WE zawierają większość postanowień zawartych w Przepisach dotyczących inspekcji statków na Renie w wersji zatwierdzonej w 2004 r. przez CKŻR. Warunki i wymagania techniczne dotyczące wydawania świadectw zdolności żeglugowej zgodnie z art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie podlegają regularnej aktualizacji i uznaje się je za odzwierciedlające najnowsze osiągnięcia rozwoju technologicznego.
- (4) Zważywszy na różne ramy prawne i różne ramy czasowe procedur decyzyjnych, trudno jest utrzymać równowagę między unijnymi świadectwami zdolności żeglugowej wydawanymi na podstawie dyrektywy 2006/87/WE a świadectwami wydawanymi na podstawie art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie. Skutkiem tego jest brak pewności prawa, co ma potencjalnie negatywne oddziaływanie na bezpieczeństwo żeglugi.
- (5) Aby osiągnąć harmonizację na poziomie unijnym oraz zapobiec zakłóceniom konkurencji i zróżnicowaniu poziomów bezpieczeństwa, należy stosować i regularnie aktualizować takie same wymagania techniczne dla wszystkich unijnych śródlądowych dróg wodnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 177 z 11.6.2014, s. 58.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 126 z 26.4.2014, s. 48.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 kwietnia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 16 czerwca 2016 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 września 2016 r.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1).



- (6) Ponieważ CKŻR zdobyła znaczącą wiedzę fachową w zakresie opracowywania i aktualizowania wymagań technicznych dotyczących statków żeglugi śródlądowej, wiedzę tę należy w pełni wykorzystać z pożytkiem dla śródlądowych dróg wodnych w Unii. Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI), działający pod auspicjami CKŻR i otwarty dla ekspertów ze wszystkich państw członkowskich, jest odpowiedzialny za opracowanie norm technicznych w dziedzinie żeglugi śródlądowej, do których Unia powinna odsyłać.
- (7) Unijne świadectwa zdolności żeglugowej poświadczające pełną zgodność jednostek z wymaganiami technicznymi powinny być ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych Unii.
- (8) Należy bardziej zharmonizować warunki wydawania przez państwa członkowskie uzupełniających unijnych świadectw zdolności żeglugowej na potrzeby żeglugi po drogach wodnych rejonów 1 i 2 (ujścia) i żeglugi po drogach wodnych rejonu 4.
- (9) W interesie bezpieczeństwa należy normy zharmonizować w znacznym stopniu oraz w taki sposób, aby nie odbyło się to ze szkodą dla norm bezpieczeństwa na śródlądowych drogach wodnych Unii. Państwom członkowskim należy jednak zezwolić – po konsultacji z Komisją – na ustanawianie szczególnych przepisów odnośnie do dodatkowych lub złagodzonych wymagań technicznych dotyczących określonych rejonów, pod warunkiem że tego rodzaju środki ograniczać się będą do szczegółowego zakresu określonego w załącznikach III i IV.
- (10) Państwa członkowskie, utrzymując odpowiedni poziom bezpieczeństwa, powinny mieć możliwość odstępstwa od niniejszej dyrektywy w określonych przypadkach dotyczących żeglownych dróg wodnych, które nie są połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi innych państw członkowskich, lub określonych jednostek, które pływają wyłącznie po krajowych drogach wodnych. W przypadkach gdy takie odstępstwa dotyczą wszystkich jednostek pływających w danym państwie członkowskim, transponowanie wszystkich obowiązków określonych w niniejszej dyrektywie byłoby dla tego państwa członkowskiego nieproporcjonalnym i niepotrzebnym obowiązkiem. Państwa członkowskie nie mogą wydawać unijnych świadectw zdolności żeglugowej, jeżeli nie dokonały transpozycji stosownych obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy.
- (11) Należy umożliwić odstępstwa od niniejszej dyrektywy i uznawanie równoważności w odniesieniu do poszczególnych jednostek, aby uwzględnić podejścia alternatywne, promować innowacje lub zapobiegać ponoszeniu nieuzasadnionych kosztów, pod warunkiem zapewnienia równoważnego lub odpowiedniego bezpieczeństwa. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do takich odstępstw i uznawania równoważności. Komisja powinna mieć możliwość odsyłania do zaleceń CESNI w odniesieniu do takich odstępstw i uznawania równoważności. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(1)</sup>.
- (12) Ze względów efektywności administracyjnej, technicznej i ekonomicznej państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyznaczania organów właściwych do zapewniania zgodności z niniejszą dyrektywą i jej prawidłowego stosowania zgodnie z ich praktykami krajowymi.
- (13) Unijne świadectwo zdolności żeglugowej powinno być wydawane takiej jednostce, która przed dopuszczeniem do eksploatacji przeszła inspekcję techniczną. Taka inspekcja techniczna powinna służyć sprawdzeniu, czy dana jednostka spełnia wymagania techniczne określone w niniejszej dyrektywie. Właściwe organy państw członkowskich powinny być w każdym czasie uprawnione do kontrolowania tej zgodności oraz dostępności na pokładzie ważnego świadectwa zdolności żeglugowej.
- (14) Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej powinien być ustalany, w określonych granicach czasowych oraz stosownie do kategorii danej jednostki, indywidualnie w każdym przypadku.
- (15) W celu zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej niezbędne jest ustanowienie szczegółowych przepisów dotyczących wymiany, odnowienia, przedłużenia ważności i wydawania nowych unijnych świadectw zdolności żeglugowej.
- (16) Aby zapewnić sprawne wdrażanie niniejszej dyrektywy, należy wprowadzić do Europejskiej bazy danych o jednostkach pływających (EHDB), do użytku właściwych organów, informacje dotyczące jednostek żeglugi śródlądowej. EHDB powinna w szczególności dawać możliwość sprawdzenia historii wszelkich nierozpatrzonych jeszcze wniosków o wydanie świadectwa oraz informacji o wszystkich ważnych świadectwach wydanych już danej jednostce. Komisja powinna prowadzić EHDB i dostosowywać ją tak, aby w pełni służyła stosowaniu niniejszej dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (17) Konieczne jest, aby środki ustanowione w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/100/WE<sup>(1)</sup> pozostały w mocy w odniesieniu do statków nieobjętych niniejszą dyrektywą.
- (18) W celu poprawy jasności prawodawstwa unijnego należy dostosować zakres stosowania dyrektywy 2009/100/WE, aby uwzględnić uzupełniający zakres niniejszej dyrektywy i rozwój sytuacji w zakresie umów międzynarodowych. Dyrektywę 2009/100/WE należy w związku z tym zmienić.
- (19) W stosunku do jednostek dopuszczonych do eksploatacji, które nie mają jeszcze unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w chwili przechodzenia pierwszej inspekcji technicznej na podstawie zaktualizowanych wymagań technicznych ustanowionych niniejszą dyrektywą, należy zastosować system przejściowy.
- (20) W celu lepszego stanowienia prawa i jego uproszczenia powinno być możliwe odesłanie przez niniejszą dyrektywę do norm międzynarodowych, bez ich powielania w unijnych ramach prawnych.
- (21) CESNI został powołany, aby ułatwiać harmonizację norm technicznych stosowanych w sektorze śródlądowych dróg wodnych w całej Europie. Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa i sprawności żeglugi śródlądowej, utrzymać równowagę pomiędzy unijnymi świadectwami zdolności żeglugowej oraz uwzględnić postęp naukowy i techniczny oraz inne wydarzenia w sektorze, odesłanie w niniejszej dyrektywie do obowiązującej europejskiej normy ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (normy ES-TRIN) należy aktualizować. Komisji należy zatem przekazać uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do uaktualniania odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.
- (22) W przypadkach odpowiednio uzasadnionych właściwą analizą oraz w braku właściwych i aktualnych norm międzynarodowych zapewniających bezpieczeństwo żeglugi lub w przypadku gdy zmiany w procesie decyzyjnym CESNI byłyby niekorzystne dla interesów Unii, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do dokonywania zmian – w celu ochrony interesów Unii – załącznika II do niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie odpowiednich wymagań technicznych.
- (23) W celu zmiany lub uzupełnienia niektórych, innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do dokonywania zmiany klasyfikacji drogi wodnej; uszczegółowienia danych, które mają być wprowadzane do EHDB, rodzajów dostępu do tej bazy danych, jak również instrukcji dotyczących jej użytkowania i eksploatacji; aktualizacji minimalnych wymagań technicznych dotyczących jednostek pływających żeglugi śródlądowej oraz zmiany załączników III i IV w celu uwzględnienia postępu naukowego i technicznego, zmiany załącznika V w celu aktualizacji i usprawnienia jego przepisów proceduralnych oraz zmiany załącznika VI w celu modyfikacji kryteriów uznawania instytucji klasyfikacyjnych, tak aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi, jak również zmiany wszelkich odesłań w niniejszej dyrektywie do załączników II i V koniecznych ze względu na przyjęcie aktów delegowanych.
- (24) Przy przyjmowaniu aktów delegowanych szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>(2)</sup>. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (25) Aby uwzględnić podejścia alternatywne, promować innowacje, zapobiegać ponoszeniu nieuzasadnionych kosztów, zapewnić sprawny proces wydawania świadectw lub uwzględnić regionalną specyfikę, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do dopuszczania określonych odstępstw od wymagań technicznych dla konkretnych jednostek, uznawania instytucji klasyfikacyjnych oraz zatwierdzania dodatkowych lub złagodzonych wymagań technicznych dotyczących statków pływających w określonych rejonach, które nie są połączone z żeglownymi śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego. Uprawnienia te należy wykonywać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/100/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 259 z 2.10.2009, s. 8).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (26) Aby zapewnić odpowiednie ramy koordynacji i współpracy z organizacjami międzynarodowymi właściwymi w sprawach żeglugi śródlądowymi drogami wodnymi, w szczególności z CKZR, a także opracowywanie jednolitych norm technicznych żeglugi śródlądowej, do których mogłaby odsyłać Unia i organizacje międzynarodowe, niniejsza dyrektywa powinna podlegać przeglądowi, w szczególności w odniesieniu do skuteczności wprowadzonych przez nią środków oraz mechanizmów współpracy z organizacjami międzynarodowymi właściwymi w sprawach żeglugi śródlądowej, w celu osiągnięcia jednego, jednolitego pakietu norm technicznych.
- (27) W Danii, Estonii, Irlandii, Grecji, Hiszpanii, na Cyprze, na Łotwie, na Malcie, w Portugalii, Słowenii i Finlandii nie ma śródlądowych dróg wodnych lub nie korzysta się na szeroką skalę z żeglugi śródlądowej. Dla tych państw transpozycja i wdrażanie niniejszej dyrektywy byłyby zatem nieproporcjonalnym i niepotrzebnym obowiązkiem.
- (28) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie wymagań technicznych niezbędnych w celu zapewnienia bezpieczeństwa jednostek żeglujących po śródlądowych drogach wodnych Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego skalę i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (29) Należy zatem uchylić dyrektywę 2006/87/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### ROZDZIAŁ 1

### ZAKRES STOSOWANIA, DEFINICJE I REJONY DRÓG WODNYCH

#### Artykuł 1

#### **Przedmiot**

W niniejszej dyrektywie ustanawia się:

- a) wymagania techniczne niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa jednostek żeglujących po śródlądowych drogach wodnych, o których mowa w art. 4; oraz
- b) klasyfikację tych śródlądowych dróg wodnych.

#### Artykuł 2

#### **Zakres stosowania**

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do następujących jednostek:
  - a) statków o długości (L) co najmniej 20 metrów;
  - b) statków, dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi co najmniej 100 m<sup>3</sup>;
  - c) holowników i pchaczy przeznaczonych do holowania lub pchania jednostek, o których mowa w lit. a) i b), albo urządzeń pływających lub przeznaczonych do przemieszczania takich jednostek lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;
  - d) statków pasażerskich;
  - e) urządzeń pływających.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:
- a) promów;
  - b) okrętów wojennych;
  - c) statków morskich, w tym morskich holowników i pchaczy, które:
    - (i) pływają lub stoją w akwenach wód płynowych; lub
    - (ii) okresowo pływają po śródlądowych drogach wodnych,pod warunkiem że mają one co najmniej:
    - świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) lub równoważne świadectwo; świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. lub równoważne świadectwo oraz międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami (IOPP) potwierdzający zgodność z przepisami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973/78 r. (MARPOL),
    - w przypadku statków morskich nieobjętych konwencją SOLAS, Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych z 1966 r. lub konwencją MARPOL – stosowne świadectwa i znaki wolnej burty wymagane przez przepisy ich państw bandery,
    - w przypadku statków pasażerskich nieobjętych żadną z konwencji, o których mowa w tiret pierwsze – certyfikat dotyczący reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich wydany zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE<sup>(1)</sup>, lub
    - w przypadku jednostek rekreacyjnych nieobjętych żadną z konwencji, o których mowa w tiret pierwszym – świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka, potwierdzające odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

### Artykuł 3

#### Definicje

Na potrzeby niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „jednostka” oznacza statek lub urządzenie pływające;
- b) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;
- c) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza statek przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych;
- d) „holownik” oznacza statek zbudowany specjalnie do wykonywania operacji holowniczych;
- e) „pchacz” oznacza statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego;
- f) „statek pasażerski” oznacza statek do wycieczek jednodniowych lub statek kabinowy zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- g) „urządzenie pływające” oznacza konstrukcję pływającą, na której znajdują się urządzenia robocze, takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;
- h) „instalacja pływająca” oznacza konstrukcję pływającą, z reguły nieprzeznaczoną do przemieszczania, taką jak zakład kąpielowy, dok, molo lub hangar łodzi;
- i) „obiekt pływający” oznacza tratwę lub inne obiekty pojedynczo lub zespołowo zdolne do żeglugi, niebędące statkiem, urządzeniem pływającym ani instalacją pływającą;

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

- j) „jednostka rekreacyjna” oznacza statek niebędący statkiem pasażerskim, przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych;
- k) „statek o dużej prędkości” oznacza jednostkę z napędem, która może osiągać prędkość ponad 40 km/h względem wody;
- l) „wyporność” oznacza zanurzoną objętość statku w m<sup>3</sup>;
- m) „długość (L)” oznacza maksymalną długość kadłuba w metrach, bez steru i bukszprytu;
- n) „szerokość (B)” oznacza maksymalną szerokość kadłuba w metrach, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia kadłuba (bez kół łopatkowych, odbojnic itp.);
- o) „zanurzenie (T)” oznacza pionową odległość w metrach od najniższego punktu kadłuba bez stępki lub innych stałych elementów do poziomu wodnicy maksymalnego zanurzenia;
- p) „połączone śródlądowe drogi wodne” oznacza drogi wodne państwa członkowskiego połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego za pomocą śródlądowych dróg wodnych, po których jednostki objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogą żeglować zgodnie z prawem krajowym lub międzynarodowym.

#### Artykuł 4

### Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych

1. Na potrzeby niniejszej dyrektywy unijne śródlądowe drogi wodne klasyfikuje się w następujący sposób:
  - a) rejony 1, 2, 3 i 4:
    - (i) rejony 1 i 2: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 1;
    - (ii) rejon 3: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 2;
    - (iii) rejon 4: wszystkie pozostałe śródlądowe drogi wodne, po których jednostki objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogą żeglować zgodnie z prawem krajowym;
  - b) rejon R: te spośród dróg wodnych, o których mowa w lit. a), dla których wydaje się świadectwa zgodnie z art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, w brzmieniu tego artykułu obowiązującym w dniu 6 października 2016 r.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących zmian załącznika I w celu zmiany klasyfikacji drogi wodnej, w tym dodania lub skreślenia dróg wodnych. Takie zmiany załącznika I mogą być dokonywane jedynie na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego dotyczący dróg wodnych znajdujących się na jego terytorium.

#### ROZDZIAŁ 2

### ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

#### Artykuł 5

### Zgodność z wymaganiami technicznymi i wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, by jednostki, o których mowa w art. 2 ust. 1, pływające po śródlądowych drogach wodnych Unii, o których mowa w art. 4, były budowane i utrzymywane zgodnie z wymaganiami zawartymi w niniejszej dyrektywie.
2. Zgodność jednostki z ust. 1 jest potwierdzana za pomocą świadectwa wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą.

## Artykuł 6

**Unijne świadectwa zdolności żeglugowej**

1. Unijne świadectwa zdolności żeglugowej są wydawane przez właściwe organy państw członkowskich zgodnie z niniejszą dyrektywą. Państwa członkowskie, wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej, sprawdzają, czy danej jednostce nie wydano już ważnego świadectwa, o którym mowa w art. 7.
2. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II.
3. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów na odpowiedniej stronie internetowej.
4. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydawane jest jednostkom po inspekcji technicznej przeprowadzonej przed dopuszczeniem danej jednostki do eksploatacji; inspekcja ta ma na celu sprawdzenie, czy jednostka spełnia wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.
5. Zgodność jednostki z dodatkowymi wymaganiami, o których mowa w art. 23 ust. 1 i 2, jest sprawdzana, w stosownych przypadkach, podczas inspekcji technicznych przewidzianych w ust. 4 niniejszego artykułu i w art. 29 lub podczas inspekcji technicznej przeprowadzanej na wniosek właściciela jednostki lub jego przedstawiciela.
6. Procedury składania wniosków o przeprowadzenie inspekcji oraz określania miejsca i terminu inspekcji leżą w zakresie kompetencji właściwych organów wydających unijne świadectwo zdolności żeglugowej. Właściwy organ określa dokumenty, które należy przedłożyć. Procedura musi przebiegać w taki sposób, aby inspekcja mogła się odbyć w rozsądnym terminie po złożeniu wniosku.
7. Na wniosek właściciela jednostki lub jego przedstawiciela właściwe organy państwa członkowskiego wydają unijne świadectwo zdolności żeglugowej jednostce niepodlegającej przepisom niniejszej dyrektywy, jeżeli ta jednostka spełnia wymagania określone w niniejszej dyrektywie.

## Artykuł 7

**Obowiązek posiadania świadectwa**

Jednostki pływające po śródlądowych drogach wodnych Unii, o których mowa w art. 4, muszą posiadać oryginały następujących dokumentów:

- a) podczas pływania po drogach wodnych rejonu R:
  - świadectwo wydane zgodnie z art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie; albo
  - unijne świadectwo zdolności żeglugowej poświadczające całkowitą zgodność jednostki, w odpowiednich przypadkach na podstawie przepisów przejściowych załącznika II do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do jednostek żeglujących po Renie (rejon R), z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V do niniejszej dyrektywy, w przypadku których stwierdzono równoważność z wymaganiami technicznymi określonymi w zastosowaniu zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie zgodnie z obowiązującymi zasadami i procedurami;
- b) podczas pływania po innych drogach wodnych – unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane na podstawie art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, w tym, w odpowiednich przypadkach, wszelkie uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie z art. 8 niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 8

**Uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej**

1. Jednostki posiadające ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane na podstawie art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie otrzymują uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy.
2. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II i wydawane przez właściwe organy z zachowaniem warunków określonych dla danych dróg wodnych.

## Artykuł 9

**Tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej**

1. Właściwe organy państw członkowskich mogą wydawać tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej:
  - a) jednostkom, które za zgodą właściwego organu mają odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
  - b) jednostkom, których unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone, uszkodzone lub tymczasowo cofnięte, jak określono w art. 13 i 15 lub w załącznikach II i V;
  - c) jednostkom, których unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest w trakcie przygotowywania po przeprowadzonej pozytywnie inspekcji;
  - d) jednostkom, w przypadku których nie są spełnione wszystkie warunki wymagane do uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie z załącznikami II i V;
  - e) jednostkom uszkodzonym w takim stopniu, że przestały być zgodne ze swoim unijnym świadectwem zdolności żeglugowej;
  - f) instalacjom pływającym lub obiektom pływającym, w przypadku gdy organy właściwe do spraw specjalnych operacji transportowych uzależniły wydanie zgody na przeprowadzenie transportu specjalnego od uzyskania takiego tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami organu administracji żeglugi państw członkowskich;
  - g) jednostkom korzystającym z odstępstwa od załączników II i V, zgodnie z art. 25 i 26 niniejszej dyrektywy, w oczekiwaniu na przyjęcie odpowiednich aktów wykonawczych.
2. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest wydawane wyłącznie w przypadku, gdy zdolność żeglugowa jednostki, instalacji pływającej lub obiektu pływającego zdaje się dostatecznie zapewniona. Jest ono sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II.
3. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej zawiera warunki uznane za niezbędne przez właściwy organ i obowiązuje:
  - a) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), d), e) i f) - na jednorazowy konkretny przejazd, który ma się odbyć w dogodnym terminie, nieprzekraczającym jednego miesiąca;
  - b) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b) i c) - przez stosowny okres;
  - c) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. g) - przez okres sześciu miesięcy; tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być przedłużane za każdym razem o okresy sześciomiesięczne aż do przyjęcia odpowiedniego aktu wykonawczego.

*Artykuł 10***Ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej**

1. Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej wydanych nowo zbudowanym jednostkom określa właściwy organ; okres ten wynosi nie więcej niż:

- a) pięć lat w przypadku statków pasażerskich i statków o dużej prędkości;
- b) dziesięć lat w przypadku wszystkich innych jednostek.

Okres ważności wskazuje się na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

2. W przypadku jednostek dopuszczonych do eksploatacji przed przeprowadzeniem inspekcji technicznej właściwy organ określa okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej indywidualnie w każdym przypadku, stosownie do wyników inspekcji. Okres ważności nie może jednak przekroczyć okresów określonych w ust. 1.

*Artykuł 11***Wyjątkowe przedłużenie ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej**

Ważność unijnego świadectwa zdolności żeglugowej może zostać wyjątkowo przedłużona bez inspekcji technicznej o okres nieprzekraczający sześciu miesięcy zgodnie z załącznikami II i V przez właściwy organ, który wydał lub odnowił to świadectwo. Przedłużenie ważności jest odnotowywane w tym świadectwie.

*Artykuł 12***Odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej**

1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest odnawiane po upływie okresu ważności zgodnie z warunkami określonymi w art. 6, po inspekcji technicznej, której celem jest sprawdzenie, czy jednostka jest zgodna z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V. Unijne świadectwa zdolności żeglugowej mogą być odnawiane przez dowolny właściwy organ notyfikowany Komisji na podstawie art. 6 ust. 3.

2. W razie odnawiania unijnych świadectw zdolności żeglugowej do jednostek stosuje się przepisy przejściowe przewidziane w załączniku II, na warunkach określonych w tym załączniku.

*Artykuł 13***Wymiana unijnych świadectw zdolności żeglugowej**

Każde państwo członkowskie określa warunki wymiany ważnego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które zostało utracone lub uszkodzone. Warunki te wymagają, aby jednostka ubiegająca się o wymianę świadectwa w razie jego utraty przedłożyła oświadczenie o utracie świadectwa, a w razie jego uszkodzenia – zwróciła uszkodzone świadectwo. Na wymienionym świadectwie wskazuje się, że jest to duplikat.



*Artykuł 14***Znaczące zmiany lub znaczące naprawy jednostki**

W przypadku znaczących zmian lub znaczących napraw, które mają wpływ na zgodność jednostki z wymogami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V, dotyczącymi stabilności jej konstrukcji, żeglowności, właściwości manewrowych lub szczególnych cech, jednostka ta jest ponownie poddawana, przed odbyciem następnego rejsu, inspekcji technicznej przewidzianej w art. 6.

Po tej inspekcji istniejące unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest zmieniane w celu odzwierciedlenia zmienionych parametrów technicznych jednostki lub świadectwo to zostaje cofnięte i wydawane jest nowe świadectwo. Jeżeli nowe świadectwo jest wydawane w państwie członkowskim innym niż to, które wydało lub odnowiło pierwotne świadectwo, właściwy organ, który wydał lub odnowił świadectwo, jest odpowiednio informowany w ciągu 30 dni od daty wydania nowego świadectwa.

*Artykuł 15***Odmowa wydania lub odnowienia oraz cofnięcie unijnych świadectw zdolności żeglugowej**

1. Decyzja o odmowie wydania lub odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zawiera uzasadnienie. Decyzja jest doręczana właścicielowi jednostki lub jego przedstawicielowi wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej oraz o terminach mających zastosowanie w danym państwie członkowskim.
2. Ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej może zostać cofnięte przez właściwy organ, który je wydał lub odnowił, jeżeli jednostka przestała spełniać wymagania techniczne w nim określone.

*Artykuł 16***Uznawanie świadectw żeglugowych jednostek wydanych w państwach trzecich**

W oczekiwaniu na wejście w życie umów o wzajemnym uznawaniu świadectw żeglugowych między Unią a państwami trzecimi właściwe organy państwa członkowskiego mogą uznać świadectwa żeglugowe jednostek wydane w państwach trzecich do celów żeglugi w obrębie terytorium tego państwa członkowskiego.

*Artykuł 17***Rejestr świadectw**

Państwa członkowskie zapewniają, by ich właściwe organy prowadziły rejestr wszystkich świadectw, które organy te wydały lub odnowiły na podstawie art. 6, 8, 9 i 12. Rejestr ten zawiera informacje zawarte we wzorze świadectwa określonym w załączniku II.

## ROZDZIAŁ 3

## IDENTYFIKACJA STATKÓW, INSPEKCJE I ZMIENIONE WYMAGANIA TECHNICZNE

## Artykuł 18

**Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku**

1. Państwa członkowskie zapewniają, by każdej jednostce był nadawany jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), zgodnie z załącznikami II i V.
2. Każdej jednostce jest nadawany tylko jeden ENI, który nie zmienia się podczas całego cyklu życia jednostki.
3. Wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej, właściwy organ zamieszcza na nim ENI.
4. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do nadawania ENI i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów na odpowiedniej stronie internetowej.

## Artykuł 19

**Europejska baza danych o jednostkach pływających**

1. Komisja prowadzi EHDB w celu wspierania środków administracyjnych służących zachowaniu bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz w celu zapewnienia stosowania niniejszej dyrektywy.

Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez państwa członkowskie odbywa się zgodnie z prawem Unii dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>(1)</sup>.

Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez Komisję odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(2)</sup>.

2. Państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku każdej jednostki właściwe organy niezwłocznie wprowadzały do prowadzonej przez Komisję EHDB:
  - a) dane identyfikujące i opisujące tę jednostkę zgodnie z niniejszą dyrektywą;
  - b) dane dotyczące wydanych, odnowionych, wymienionych lub cofniętych certyfikatów, a także dotyczące właściwego organu wydającego certyfikat zgodnie z niniejszą dyrektywą;
  - c) kopie cyfrowe wszystkich świadectw wydanych przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą;
  - d) dane dotyczące odrzuconych lub jeszcze nierozpatrzonej wniosków o wydanie świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą; oraz
  - e) wszelkie zmiany danych, o których mowa w lit. a)–d).

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

3. Dane, o których mowa w ust. 2, mogą być przetwarzane przez właściwe organy państw członkowskich, Umawiające się Strony zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie oraz państwa trzecie, którym powierzono zadania związane ze stosowaniem niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>, w następujących celach:

- a) stosowania niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2005/44/WE;
- b) zapewnienia zarządzania ruchem na drogach wodnych oraz infrastrukturą;
- c) utrzymania lub wzmacniania bezpieczeństwa żeglugi;
- d) gromadzenia danych statystycznych.

4. Właściwy organ państwa członkowskiego może przekazać dane osobowe państwu trzeciemu lub organizacji międzynarodowej, pod warunkiem że czyni to jedynie w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach i że spełniono wymogi rozporządzenia (UE) 2016/679, a w szczególności te określone w jego rozdziale V. Państwa członkowskie zapewniają, aby przekazanie danych osobowych było konieczne dla celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Państwa członkowskie zapewniają, by dane te nie były przekazywane przez państwo trzecie ani organizację międzynarodową innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną, pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez właściwy organ państwa członkowskiego.

5. Komisja może, w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach, przekazywać dane osobowe organowi państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej lub udzielać im dostępu do EHDB, pod warunkiem że takie przekazanie lub dostęp są konieczne do celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, oraz spełniono wymagania art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001. Komisja zapewnia, by przekazanie danych osobowych lub dostęp do nich były konieczne do celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Komisja zapewnia, aby dane te nie były przekazywane przez państwo trzecie ani organizację międzynarodową innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną, pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez Komisję.

6. Właściwy organ zapewnia, aby dane dotyczące jednostki pływającej były usuwane z bazy danych, o której mowa w ust. 1, kiedy jednostka ta zostanie zezłomowana.

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 w celu uszczegółowienia:

- a) danych, które mają być wprowadzone do bazy danych przez państwa członkowskie;
- b) rodzajów dozwolonego dostępu, z uwzględnieniem kategorii odbiorców danych i celów przetwarzania takich danych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu;
- c) instrukcji dotyczących użytkowania i eksploatacji bazy danych, w szczególności w odniesieniu do środków w zakresie bezpieczeństwa danych, kodowania i przetwarzania danych oraz łączenia bazy danych z rejestrami, o których mowa w art. 17.

## Artykuł 20

### Przeprowadzanie inspekcji technicznych

1. Państwa członkowskie zapewniają, by właściwe organy, o których mowa w ust. 3, przeprowadzały początkowe, okresowe, specjalne i dobrowolne inspekcje, o których mowa w niniejszej dyrektywie.

2. Te właściwe organy mogą odstąpić od poddania danej jednostki inspekcji technicznej w całości lub w części, jeżeli z ważnego poświadczenia zgodności wydanego przez uznaną instytucję klasyfikacyjną zgodnie z art. 21 wyraźnie wynika, że jednostka ta spełnia w pełni lub częściowo wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

3. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący jego właściwe organy, które są odpowiedzialne za przeprowadzanie inspekcji technicznych i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów i organów inspekcyjnych na odpowiedniej stronie internetowej.

4. Każde państwo członkowskie przestrzega wymagań szczegółowych dotyczących organów inspekcyjnych i wniosku o przeprowadzenie inspekcji, określonych w załącznikach II i V.

#### Artykuł 21

### Uznawanie instytucji klasyfikacyjnych

1. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu uznania instytucji klasyfikacyjnej, która spełnia kryteria wymienione w załączniku VI, lub w celu cofnięcia uznania, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

2. Wniosek o uznanie jest przekazywany Komisji przez państwo członkowskie, w którym dana instytucja klasyfikacyjna ma swoją siedzibę lub posiada podmiot zależny uprawniony do wydawania poświadczeń zgodności potwierdzających spełnienie przez daną jednostkę wymagań, o których mowa w załącznikach II i V, zgodnie z niniejszą dyrektywą. Wraz z przedmiotowym wnioskiem przekazuje się wszelkie informacje oraz dokumentację wymaganą do sprawdzenia, czy spełnione są kryteria uznania.

3. Każde państwo członkowskie może przekazać Komisji wniosek o cofnięcie uznania, jeżeli uzna, że dana instytucja klasyfikacyjna przestała spełniać kryteria określone w załączniku VI. Wniosek o cofnięcie uznania przekazuje się wraz z dokumentacją dowodową.

4. Instytucje klasyfikacyjne, które do dnia 6 października 2016 r. zostały uznane zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE, zachowują to uznanie.

5. Komisja publikuje po raz pierwszy w terminie do dnia 7 października 2017 r., a następnie aktualizuje na odpowiedniej stronie internetowej wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z niniejszym artykułem. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zmianach nazw lub adresów instytucji klasyfikacyjnych, w odniesieniu do których wystąpiły o uznanie.

#### Artykuł 22

### Kontrola zgodności

1. Państwa członkowskie zapewniają, by ich właściwe organy mogły w dowolnym czasie skontrolować, czy jednostka posiada ważne świadectwo zgodnie z art. 7 i spełnia wymagania dla wydania takiego świadectwa.

W przypadku niezgodności z tymi wymaganiami właściwe organy podejmują odpowiednie środki zgodnie z ust. 2–5 niniejszego artykułu. Żądają one również, by właściciel jednostki lub jego przedstawiciel podjął wszelkie środki niezbędne do naprawienia zaistniałej sytuacji w terminie określonym przez właściwe organy.

Właściwy organ, który wydał świadectwo znajdujące się na jednostce, jest informowany o takich niezgodnościach w ciągu siedmiu dni od kontroli.

2. W przypadku nieposiadania ważnego świadectwa można wstrzymać wykonywanie rejsu przez jednostkę.

3. Jeżeli w trakcie kontroli właściwe organy ustalą, że jednostka stanowi oczywiste zagrożenie dla osób znajdujących się na jej pokładzie, dla środowiska lub dla bezpieczeństwa żegluga, mogą one wstrzymać wykonywanie rejsu przez tę jednostkę do czasu podjęcia kroków niezbędnych do naprawienia zaistniałej sytuacji.

Właściwe organy mogą również określić proporcjonalne środki, które umożliwią bezpieczną kontynuację rejsu przez jednostkę, w stosownych przypadkach po zakończeniu operacji transportowych, do miejsca, gdzie zostanie ona poddana inspekcji lub naprawiona.

4. Państwo członkowskie, które wstrzymało wykonywanie rejsu przez jednostkę lub zawiadomiło właściciela jednostki lub jego przedstawiciela o zamiarze takiego wstrzymania, jeżeli stwierdzone usterki nie zostaną naprawione, zawiadamia, w ciągu siedmiu dni, o decyzji, jaką podjęło lub zamierza podjąć, właściwy organ państwa członkowskiego, który wydał jednostce świadectwo lub jako ostatni je odnowił.

5. Decyzja o przerwaniu rejsu jednostki podjęta w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy zawiera szczegółowe uzasadnienie. Taka decyzja jest niezwłocznie doręczana zainteresowanej stronie wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej przysługującej tej stronie zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym państwie członkowskim oraz o jej terminach.

### Artykuł 23

#### Zmiana wymagań technicznych w odniesieniu do niektórych rejonów

1. Państwa członkowskie mogą, w odpowiednich przypadkach, zgodnie z wymaganiami zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, przyjąć dodatkowe wymagania techniczne, wykraczające poza wymagania, o których mowa w załącznikach II i V, dla jednostek pływających po drogach wodnych rejonów 1 i 2 w obrębie ich terytorium. Takie dodatkowe wymagania obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku III.

2. Każde państwo członkowskie może utrzymać dodatkowe wymagania techniczne, wykraczające poza wymagania, o których mowa w załącznikach II i V, w odniesieniu do statków pasażerskich pływających po niepołączonych śródlądowych drogach wodnych rejonu 3. Takie dodatkowe wymagania obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku III.

3. W przypadku gdyby stosowanie przepisów przejściowych, o których mowa w załączniku II, spowodowało obniżenie poziomu istniejących krajowych norm bezpieczeństwa, państwo członkowskie może odstąpić od stosowania tych przepisów przejściowych w odniesieniu do statków pasażerskich pływających po jego niepołączonych śródlądowych drogach wodnych. W takich okolicznościach dane państwo członkowskie może wymagać, począwszy od dnia 30 grudnia 2008 r., aby takie statki pasażerskie pływające po jego niepołączonych śródlądowych drogach wodnych spełniały w pełni wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić na częściowe stosowanie wymagań technicznych lub ustanowić wymagania techniczne łagodniejsze od wymagań, o których mowa w załącznikach II i V, w odniesieniu do jednostek pływających wyłącznie po drogach wodnych rejonów 3 i 4 w obrębie ich terytorium. Złagodzone wymagania techniczne lub częściowe stosowanie wymagań technicznych obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku IV.

5. W przypadku gdy państwo członkowskie stosuje ust. 1, 2, 3 lub 4, powiadamia o tym Komisję co najmniej sześć miesięcy przed przewidywanym terminem rozpoczęcia stosowania. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu zatwierdzenia dodatkowych wymagań technicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

6. Zgodność ze zmienionymi wymaganiami technicznymi zgodnie z ust. 1, 2, 3 i 4 jest wskazywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej lub w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

*Artykuł 24***Odstępstwa dla określonych kategorii jednostek**

1. Utrzymując odpowiedni poziom bezpieczeństwa, państwa członkowskie mogą zezwolić na odstępstwa od całości lub części niniejszej dyrektywy w przypadku:
  - a) jednostek pływających po niepołączonych śródlądowych drogach wodnych;
  - b) jednostek o nośności nieprzekraczającej 350 ton lub jednostek nieprzeznaczonych do transportu towarów, o wyporności mniejszej niż 100 m<sup>3</sup>, które zostały zwodowane przed dniem 1 stycznia 1950 r. i pływają wyłącznie na ich terytorium.
2. Bez uszczerbku dla zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie państwa członkowskie mogą zezwolić – w odniesieniu do żeglugi na ich terytorium – na odstępstwa od niniejszej dyrektywy w przypadku jednostki dokonującej ograniczonej liczby rejsów o zasięgu lokalnym lub w obszarach portowych. Te odstępstwa oraz rejsy lub obszary, których one dotyczą, są określane w świadectwie jednostki.
3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odstępstwach, na które zezwolono zgodnie z ust. 1 i 2. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

*Artykuł 25***Stosowanie nowych technologii i odstępstwa dla konkretnych jednostek**

1. Aby zachęcać do innowacji i stosowania nowych technologii w żegludze śródlądowej, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych dopuszczających odstępstwa lub uznających równoważność specyfikacji technicznych dla konkretnych jednostek w odniesieniu do:
  - a) wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej uznających stosowanie lub obecność na pokładzie jednostki innych materiałów, instalacji lub elementów sprzętu lub przyjęcie rozwiązań lub aspektów projektowych innych niż ujęte w załącznikach II i V, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa;
  - b) wydawania na ograniczony okres unijnych świadectw zdolności żeglugowej do celów testowych, które obejmować będą nowe specyfikacje techniczne stanowiące odstępstwo od wymagań w załącznikach II i V, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego wskazują w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wszelkie mające zastosowanie odstępstwa oraz uznania równoważności, o których mowa w ust. 1.

*Artykuł 26***Utrudnienia**

1. Po utracie mocy przez przepisy przejściowe dotyczące wymagań technicznych określonych w załączniku II Komisja może przyjąć akty wykonawcze dopuszczające odstępstwa od wymagań technicznych określonych w tym załączniku, które były przedmiotem tych przepisów przejściowych, jeżeli spełnienie tych wymagań jest trudne z technicznego punktu widzenia lub gdyby ich stosowanie mogło spowodować nieproporcjonalne koszty.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego wskazują w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wszelkie mające zastosowanie odstępstwa, o których mowa w ust. 1.

#### Artykuł 27

### Rejestr sprzętu posiadającego homologację typu

Komisja publikuje na odpowiedniej stronie internetowej rejestr sprzętu posiadającego homologację typu zgodnie z załącznikami II i V.

#### ROZDZIAŁ 4

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 28

### Przepisy przejściowe dotyczące stosowania dokumentów

Dokumenty objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i wydane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy dyrektywy 2006/87/WE przed dniem 6 października 2016 r. pozostają ważne do utraty ich ważności.

#### Artykuł 29

### Jednostki wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 82/714/EWG

1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest wydawane jednostkom wyłączonym z zakresu stosowania dyrektywy Rady 82/714/EWG<sup>(1)</sup>, ale objętym niniejszą dyrektywą zgodnie z art. 2 ust. 1 niniejszej dyrektywy, po inspekcji technicznej, której celem jest sprawdzenie, czy dana jednostka jest zgodna z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V do niniejszej dyrektywy. Ta inspekcja techniczna jest przeprowadzana po wygaśnięciu aktualnego świadectwa danej jednostki, a w każdym razie nie później niż w dniu 30 grudnia 2018 r.

2. Każda niezgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V, jest odnotowywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. O ile właściwe organy uznają, że usterki te nie stanowią oczywistego zagrożenia, jednostki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą dalej pływać do czasu, aż części lub obszary jednostki wymienione w świadectwie jako niezgodne z tymi wymaganiami zostaną wymienione lub przerobione; od tego momentu te części lub obszary muszą być zgodne z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V.

3. Wymiana podczas rutynowych napraw i konserwacji istniejących części na części identyczne lub o równoważnej technologii i wzorze nie jest uważana za wymianę lub przerobienie w rozumieniu ust. 2.

4. Domniemywa się, że wystąpiło oczywiste zagrożenie w rozumieniu ust. 2 niniejszego artykułu w szczególności w przypadku naruszenia wymagań dotyczących stabilności konstrukcji, żeglowności, właściwości manewrowych lub szczególnych cech danej jednostki, zgodnie z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V. Odstępstw przewidzianych w wymaganiach technicznych, o których mowa w załącznikach II i V, nie uznaje się za usterki stanowiące oczywiste zagrożenie.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 301 z 28.10.1982, s. 1).

*Artykuł 30***Przepisy przejściowe dotyczące wymagań o charakterze czasowym na mocy dyrektywy 2006/87/WE**

Wymagania o charakterze czasowym przyjęte zgodnie z art. 1.06 załącznika II do dyrektywy 2006/87/WE pozostają w mocy aż do ich wygaśnięcia.

*Artykuł 31***Zmiany w załącznikach**

1. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 32, aby dokonać zmian załącznika II w celu aktualizacji, bez zbędnej zwłoki, odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, w przypadkach odpowiednio uzasadnionych właściwą analizą oraz w braku właściwych i aktualnych norm międzynarodowych zapewniających bezpieczeństwo żeglugi lub w przypadku gdy zmiany w procesie decyzyjnym CESNI byłyby niekorzystne dla interesów Unii, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dokonywania zmian załącznika II poprzez ustanowienie odpowiednich wymagań technicznych.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załączników III i IV do postępu naukowego i technicznego.
4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załącznika V w celu aktualizacji i usprawnienia przepisów administracyjnych.
5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załącznika VI w celu zmiany kryteriów uznawania instytucji klasyfikacyjnych, tak aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi.
6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 w celu zaktualizowania odesłań w niniejszej dyrektywie do określonych przepisów w załącznikach II i V, tak aby uwzględnić dokonane zmiany tych załączników.

*Artykuł 32***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4, 19 i 31, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 6 października 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4, 19 i 31, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.



4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4, 19 i 31 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### Artykuł 33

#### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG<sup>(1)</sup> (zwany dalej „komitetem”). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu.

#### Artykuł 34

#### Przegląd

Przed dniem 7 października 2021 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające skuteczność środków wprowadzonych na mocy niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do harmonizacji wymagań technicznych i opracowywania norm technicznych żeglugi śródlądowej. Sprawozdanie to zawiera również przegląd mechanizmów współpracy z międzynarodowymi organizacjami właściwymi w dziedzinie żeglugi śródlądowej. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy w celu dalszego usprawnienia współpracy i koordynacji w zakresie ustanawiania norm, do których mogą odsyłać akty prawne Unii. Komisja przedstawia podobne sprawozdanie po wszelkich istotnych zmianach sytuacji w zakresie transportu śródlądowymi drogami wodnymi.

#### Artykuł 35

#### Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują działania niezbędne do ich egzekwowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29).

## Artykuł 36

**Zmiany w dyrektywie 2009/100/WE**

W dyrektywie 2009/100/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 1*

Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków wykorzystywanych do transportu towarów śródlądowymi drogami wodnymi, o całkowitej nośności co najmniej 20 ton metrycznych:

- a) o długości mniejszej niż 20 metrów; oraz
- b) dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi mniej niż 100 m<sup>3</sup>.

Niniejsza dyrektywa nie narusza przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie ani Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN).”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby statki przewożące towary niebezpieczne, określone w ADN, spełniały wymogi ustanowione w tym porozumieniu. Mogą one wymagać przedstawienia dowodu w postaci upoważnienia przewidzianego w tym porozumieniu.”;

b) ust. 5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Specjalne warunki transportu towarów niebezpiecznych są uważane za spełnione na wszystkich wodach śródlądowych Wspólnoty, w przypadku gdy statki spełniają wymogi ADN. Odpowiednim dowodem spełnienia tych wymogów może być upoważnienie, o którym mowa w ust. 4.”.

## Artykuł 37

**Transpozycja**

1. Bez uszczerbku dla art. 40 państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 7 października 2018 r.; przepisy te stosuje się od tej daty. Niezwłocznie powiadamiają one o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

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

3. Państwo członkowskie, które w wyniku odstępstw przyznanych zgodnie z art. 24 ust. 1 i 2, nie posiada jednostek podlegających przepisom niniejszej dyrektywy pływającym po jego drogach wodnych, nie jest zobowiązane do transpozycji rozdziału 2, art. 18 ust. 3, art. 20 i 21.

*Artykuł 38*

### **Uchylenie**

Dyrektywa 2006/87/WE traci moc ze skutkiem od dnia 7 października 2018 r.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VII.

*Artykuł 39*

### **Wejście w życie**

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

*Artykuł 40*

### **Adresaci**

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich, z wyjątkiem Danii, Estonii, Irlandii, Grecji, Hiszpanii, Cypru, Łotwy, Malty, Portugalii, Słowenii i Finlandii.

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 września 2016 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
M. SCHULZ  
Przewodniczący

*W imieniu Rady*  
I. KORČOK  
Przewodniczący

—

## WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik I:	Wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na rejony 1, 2 i 3
Załącznik II:	Minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4
Załącznik III:	Zakres możliwych dodatkowych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2 oraz niepołączonych śródlądowych drogach wodnych rejonu 3
Załącznik IV:	Zakres możliwego złagodzenia wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 3 i 4
Załącznik V:	Szczegółowe przepisy proceduralne
Załącznik VI:	Instytucje klasyfikacyjne
Załącznik VII:	Tabela korelacji

---

## ZAŁĄCZNIK I

## WYKAZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH UNII PODZIELONYCH GEOGRAFICZNIE NA REJONY 1, 2 I 3

## ROZDZIAŁ 1

**Rejon 1***Niemcy*

Ems	Od linii łączącej dawną latarnię morską Greetsiel i molo zachodnie przy wejściu do portu w Eemshaven w kierunku otwartego morza do szerokości geograficznej 53°30' N i długości geograficznej 6°45' E, tzn. nieznacznie w kierunku morza od rejonu przeładunkowego dla jednostek do przewozu ładunków suchych w Alte Ems <sup>(1)</sup>
-----	---

(1) W przypadku statków, których port macierzysty znajduje się gdzie indziej, należy uwzględnić art. 32 Traktatu o współpracy Ems-Dollart z dnia 8 kwietnia 1960 r. (BGBl. 1963 II, s. 602).

*Polska*

Część Zatoki Pomorskiej na południe od linii łączącej cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze.

Część Zatoki Gdańskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Bałtyjsk.

*Szwecja*

Jezioro Wener, od południa ograniczone równoleżnikiem stawy Bastugrunds.

Göta älv i Rivöfjorden, od wschodu ograniczone mostem Älvsborg, od zachodu południkiem latarni morskiej Gäveskär, a od południa równoleżnikiem latarni morskiej Smörbådan.

*Zjednoczone Królestwo*

SZKOCJA	
Blue Mull Sound	Pomiędzy Gutcher i Belmont
Yell Sound	Pomiędzy Tofts Voe i Ulsta
Sullom Voe	Do linii łączącej północno-wschodni cypel wyspy Gluss z najdalej wysuniętym na północ punktem Calback Ness
Dales Voe	Zimą: Do linii łączącej północny punkt Kebister Ness z wybrzeżem Breiwick na długości geograficznej 1°10,8' W
Dales Voe	Latem: jak dla Lerwick
Lerwick	Zimą: W obrębie obszaru ograniczonego od północy linią poprowadzoną od Scottle Holm do Scarfi Taing na rzece Bressay, a od południa linią od latarni morskiej Twageos Point do Whalpa Taing na rzece Bressay
Lerwick	Latem: W obrębie obszaru ograniczonego od północy linią poprowadzoną od Brim Ness do północno-wschodniego krańca Inner Score, a od południa linią poprowadzoną od południowego krańca Ness of Sound do Kirkabisterness

Kirkwall	Pomiędzy Kirkwall i Rousay, ale nie na wschód od linii poprowadzonej pomiędzy Point of Graand (Egilsay) i Galt Ness (Shapinsay) lub pomiędzy Head of Work (łąd stały) przez latarnię morską Helliar Holm do wybrzeża Shapinsay; nie na północny-zachód od południowo-wschodniego krańca Eynhallow Island, nie dalej w stronę morza i linii poprowadzonej pomiędzy wybrzeżem Rousay na 59°10,5' N 002°57,1' W i wybrzeżem Egilsay na 59°10,0' N 002°56,4' W
Stromness	Do Scapa, ale nie poza Scapa Flow
Scapa Flow	W obrębie obszaru ograniczonego liniami poprowadzonymi od Point of Cletts na wyspie Hoy do punktu triangulacyjnego Thomson's Hill na wyspie Fara i dalej do pirsu Gibraltar Pier na wyspie Flotta; od St Vincent Pier na wyspie Flotta do najdalej wysuniętego na zachód punktu Calf of Flotta; od najdalej wysuniętego na wschód punktu Calf of Flotta do Needle Point na wyspie South Ronaldsay i z Ness on Mainland do latarni morskiej Point of Oxan na wyspie Graemsay i dalej do Bu Point na wyspie Hoy; i od wód rejonu 2 w stronę morza
Balnakiel Bay	Pomiędzy Eilean Dubh i A'Chleit
Cromarty Firth	Do linii poprowadzonej od North Sutor do falochronu Nairn i od wód rejonu 2 w stronę morza
Inverness	Do linii poprowadzonej od North Sutor do falochronu Nairn i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Tay – Dundee	Do linii poprowadzonej od Broughty Castle do Tayport i od wód rejonu 2 w stronę morza
Zatoka Firth of Forth i rzeka Forth	Do linii poprowadzonej od Kirkcaldy do rzeki Portobello i od wód rejonu 2 w stronę morza
Solway Firth	Do linii poprowadzonej od Southernness Point do Silloth
Loch Ryan	Do linii poprowadzonej od Finnart's Point do Milleur Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Clyde	<p>Granica zewnętrzna: linia poprowadzona od Skipness do miejsca znajdującego się w odległości jednej mili na południe od Garroch Head i dalej do Farland Head</p> <p>Granica wewnętrzna zimą: linia poprowadzona od latarni morskiej Cloch do pirsu Dunoon Pier</p> <p>Granica wewnętrzna latem: linia poprowadzona od Bogany Point, Isle of Bute, do Skelmorlie Castle i linia od Ardlamont Point do południowego krańca Ettrick Bay w obrębie Kyles of Bute</p> <p>Uwaga: powyższa letnia granica wewnętrzna jest poszerzana od 5 czerwca do 5 września (z obiema tymi datami włącznie) o linię poprowadzoną od punktu oddalonego o dwie mile od wybrzeża Ayrshire przy Skelmorlie Castle do Tomont End, Cumbrae, oraz linię poprowadzoną od Portachur Point, Cumbrae, do Inner Brigurd Point, Ayrshire</p>

Oban	W obrębie obszaru ograniczonego od północy linią poprowadzoną od latarni morskiej Dunollie Point do Ard na Chruidh, a od południa linią poprowadzoną od Rudha Seanach do Ard na Cuile
Kyle of Lochalsh	Przez Loch Alsh do początku Loch Duich
Loch Gairloch	Zimą: brak Latem: na południe od linii poprowadzonej na wschód od Rubha na Moine do Eilan Horrisdale i dalej do Rubha nan Eanntag
IRLANDIA PÓŁNOCNA	
Belfast Lough	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od Carrickfergus do Bangor i od wód rejonu 2 w stronę morza
Loch Neagh	W odległości większej niż dwie mile od brzegu
WSCHODNIE WYBRZEŻE ANGLII	
Rzeka Humber	Zimą: do linii poprowadzonej od New Holland do Paull Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Cleethorpes Pier do Patrington Church i od wód rejonu 2 w stronę morza
WALIA I ZACHODNIE WYBRZEŻE ANGLII	
Rzeka Severn	Zimą: do linii poprowadzonej od Blacknore Point do Caldicot Pill, Portskewett Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Barry Dock Pier do Steepholm i dalej do Brean Down i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Wye	Zimą: do linii poprowadzonej od Blacknore Point do Caldicot Pill, Portskewett Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Barry Dock Pier do Steepholm i dalej do Brean Down i od wód rejonu 2 w stronę morza
Newport	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Barry Dock Pier do Steepholm i dalej do Brean Down i od wód rejonu 2 w stronę morza

Cardiff	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Barry Dock Pier do Steepholm i dalej do Brean Down i od wód rejonu 2 w stronę morza
Barry	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Barry Dock Pier do Steepholm i dalej do Brean Down i od wód rejonu 2 w stronę morza
Swansea	W obrębie linii łączącej końce falochronów od strony morza
Cieśniny Menai	W obrębie cieśnin Menai od linii łączącej latarnię morską Llanddwyn Island do Dinas Dinlleu oraz linii łączących południowy kraniec Puffin Island do Trwyn DuPoint i stacji kolejowej Llanfairfechan i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Dee	Zimą: do linii poprowadzonej od Hilbre Point do Point of Air Latem: do linii poprowadzonej od Formby Point do Point of Air i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Mersey	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od Formby Point do Point of Air i od wód rejonu 2 w stronę morza
Preston i Southport	Do linii poprowadzonej od Southport do Blackpool w granicach wyznaczonych brzegami i od wód rejonu 2 w stronę morza
Fleetwood	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od Rossal Point do Humphrey Head i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Lune	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od Rossal Point do Humphrey Head i od wód rejonu 2 w stronę morza



Heysham	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od Rossal Point do Humphrey Head
Morecambe	Zimą: brak Latem: do linii poprowadzonej od Rossal Point do Humphrey Head
Workington	Do linii poprowadzonej od Southernness Point do Silloth i od wód rejonu 2 w stronę morza
POŁUDNIE ANGLII	
Rzeka Colne, Colchester	Zimą: do linii poprowadzonej od Colne Point do Whitstable Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Clacton Pier do Reculvers
Rzeka Blackwater	Zimą: do linii poprowadzonej od Colne Point do Whitstable Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Clacton Pier do Reculvers i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Crouch i rzeka Roach	Zimą: do linii poprowadzonej od Colne Point do Whitstable Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Clacton Pier do Reculvers i od wód rejonu 2 w stronę morza
Tamiza i jej dopływy	Zimą: do linii poprowadzonej od Colne Point do Whitstable Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Clacton Pier do Reculvers i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Medway i Swale	Zimą: do linii poprowadzonej od Colne Point do Whitstable Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Clacton Pier do Reculvers i od wód rejonu 2 w stronę morza
Chichester	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza

Zatoka Langstone	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Portsmouth	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Bembridge, Isle of Wight	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Cowes, Isle of Wight	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Southampton	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Beaulieu	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Jezioro Keyhaven	W obrębie Isle of Wight w granicach obszaru ograniczonego od wschodu linią łączącą wieżę kościoła w West Wittering i Trinity Church w Bembridge oraz od zachodu linią łączącą The Needles i Hurst Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Weymouth	W obrębie portu Portland i pomiędzy rzeką Wey a portem Portland
Plymouth	Do linii poprowadzonej od Cawsand do Breakwater do Staddon i od wód rejonu 2 w stronę morza
Falmouth	Zimą: do linii poprowadzonej od St Anthony Head do Rosemullion Latem: do linii poprowadzonej od St Anthony Head do Nare Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Rzeka Camel	do linii poprowadzonej od Stepper Point do Trebetherick Point i od wód rejonu 2 w stronę morza
Bridgewater	W obrębie zapory i od wód rejonu 2 w stronę morza

Rzeka Avon (Avon)	Zimą: do linii poprowadzonej od Blacknore Point do Caldicot Pill, Portskewett Latem: do linii poprowadzonej od pirsu Barry Pier do Steepholm i dalej do Brean Down i od wód rejonu 2 w stronę morza
-------------------	---

**Rejon 2**

Republika Czeska

Jezioro zapory Lipno

Niemcy

Ems	Od linii przecinającej Ems w okolicy wejścia do portu w Papenburgu pomiędzy przepompownią w Diemen i otwarciem wału ochronnego w Halte do linii łączącej dawną latarnię morską Greetsiel i nabrzeże zachodnie przy wejściu do portu w Eemshaven
Jade	W obrębie linii łączącej dawną latarnię Schillig i wieżę kościelną w Langwarden
Wezera	Od północno-zachodniej krawędzi mostu kolejowego w Bremie do linii łączącej wieżę kościołów w Langwarden i Cappel, wraz z odgałęzieniami Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm i Schweiburg
Łaba wraz z Bützflether Süderelbe (od 0,69 km do ujścia do Łaby), Ruthenstrom (od 3,75 km do ujścia do Łaby), Wischhafener Süderelbe (od 8,03 km do ujścia do Łaby)	Od dolnej granicy portu w Hamburgu do linii łączącej stawę Döse i zachodnią krawędź wału ochronnego Friedrichskoog (Dieksand) wraz z odnogą Nebanelbe oraz dopływami: Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau i Stör (w każdym przypadku od ujścia do zapory wodnej)
Zatoka Meldorfer Bucht	W obrębie linii łączącej zachodnią krawędź wału ochronnego Friedrichskoog (Dieksand) i główkę pirsu zachodniego w Büsum
Eider	Od ujścia kanału Gieselau (22,64 km) do linii łączącej środek fortecy („Tränke”) z wieżą kościelną w Vollerwiek
Kanał Gieselau	Od ujścia do Eider do ujścia do Kanału Kilońskiego
Flensburger Förde	W obrębie linii łączącej latarnię morską Kegnäs i Birknack i na północ od granicy niemiecko-duńskiej w zatoce Flensburger Förde
Schlei	W obrębie linii pomiędzy główkami pirsu Schleimünde
Zatoka Eckernförder Bucht	W obrębie linii łączącej Bocknis-Eck i północno-wschodni koniec stałego lądu w Dänisch Nienhof
Kieler Förde	W obrębie linii łączącej latarnię morską w Bülk i pomnik ku czci marynarzy w Laboe

Kanał Kiloński wraz z jeziorami Audorfer See i Schirnauer See	Od linii łączącej główki pirsu w Brunsbüttel aż do linii łączącej światła wejściowe Kiel-Holtenau, wraz z jeziorem Obereidersee z cieśniną, jeziorem Audorfer See, jeziorem Borgstedter See z cieśniną, jeziorem Schirnauer See, jeziorem Flemhuder See oraz Achterwehrer Kanal
Trave	Od północno-zachodniej krawędzi zwodzonego mostu kolejowego w Lubece wraz z Pötenitzer Wiek oraz jeziorem Dassower See aż do linii łączącej południową wewnętrzną i północną zewnętrzną główkę pirsu w Travemünde
Leda	Od wejścia do portu zewnętrznego śluzy morskiej Leer do ujścia do Eems
Hunte	Od portu Oldenburg i od 140 m w dół rzeki poniżej mostu Amalienbrücke w Oldenburgu do ujścia do Wezery
Lesum	Od zbiegu Hamme i Wümme (0,00 km) do ujścia do Wezery
Este	Od dolnych wód śluzy Buxtehude (0,25 km) do ujścia do Łaby
Lühe	Od dolnych wód Au-Mühle w Horneburgu (0,00 km) do ujścia do Łaby
Schwinge	Od północnej krawędzi śluzy Salztor w Stade do ujścia do Łaby
Oste	Od punktu położonego w odległości 210 m ponad linią środkową mostu drogowego nad zaporą na Oste (69,360 km) do ujścia do Łaby
Pinnau	Od południowo-zachodniej krawędzi mostu kolejowego w Pinnebergu do ujścia do Łaby
Krückkau	Od południowo-zachodniej krawędzi mostu leżącego w ciągu ulicy Wedenkamp w Elmshorn do ujścia do Łaby
Stör	Od pływomierza Rensing do ujścia do Łaby
Freiburger Hafenpriel	Od wschodniej krawędzi śluzy we Freiburgu nad Łabą aż do ujścia do Łaby
Zatoka Wismarbucht, jezioro Kirchsee, Breitling, Salzhaff i teren portu w Wismarze	W kierunku morza aż do linii poprowadzonej pomiędzy Hoher Wieschendorf Huk i latarnią morską Timmendorf i pomiędzy linią łączącą latarnię morską Gollwitz na wyspie Poel i południowy kraniec półwyspu Wustrow
Warnow z Breitling i odgałęzzeniami	W dół rzeki od Mühlendam od północnej krawędzi mostu Geinitzbrücke w Rostocku w kierunku morza aż do linii łączącej północne punkty pirsu zachodniego i wschodniego w Warnemünde
Wody ograniczone lądem stałym oraz półwyspami Darß i Zingst oraz wyspy Hiddensee i Rugia (w tym teren portu w Stralsundzie)	W kierunku morza zawarte pomiędzy: półwyspem Zingst a wyspą Bock: aż do szerokości geograficznej 54°26'42" N, wyspami Bock a Hiddensee: aż do linii łączącej północny kraniec wyspy Bock i południowy kraniec wyspy Hiddensee, wyspą Hiddensee a Rugią (Bug): aż do linii łączącej południowo-wschodni kraniec Neubessin i Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	W kierunku morza aż do linii poprowadzonej od wschodniego krańca Thiessower Haken (Südperd) do wschodniego krańca wyspy Ruden i dalej do północnego krańca wyspy Uznam (54°10'37" N, 13°47'51" E)
Ryck	Na wschód od mostu Steinbecker w Greifswaldzie do linii łączącej główki falochronów
Wody ograniczone lądem stałym oraz wyspą Uznam (Peenestrom z terenem portu w Wolgast, Achterwasser i Zalewem Szczecińskim)	Na wschód aż do granicy z Rzeczpospolitą Polską na Zalewie Szczecińskim
Uecker	Od południowo-zachodniego krańca mostu drogowego w Uekermünde do linii łączącej główki moła

*Uwaga:* W przypadku statków, których port macierzysty znajduje się w innym państwie, należy uwzględnić art. 32 Traktatu o współpracy Ems-Dollart z dnia 8 kwietnia 1960 r. (BGBl. 1963 II, s. 602).

#### Francja

Żyronda od punktu kilometrowego (PK 48,50) do położonej w dolnym biegu części cypla Ile de Patiras, do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Pointe de Grave i Pointe de Suzac;

Loara od Cordemais (PK 25) do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Pointe de Mindin i Pointe de Penhoët;

Sekwana od początku kanału Tancarville do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Cape Hode na prawym brzegu i punkt na lewym brzegu, gdzie planowana grobla zetknie się z wybrzeżem poniżej Berville;

Vilaine od zapory Arzal do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Pointe du Scal i Pointe du Moustoir;

Jezioro Genewskie.

#### Węgry

Jezioro Balaton

#### Niderlandy

Dollard

Eems

Waddensee: w tym połączenia z Morzem Północnym

IJsselmeer: w tym Markermeer i IJmeer, ale bez Gouwzee

Nieuwe Waterweg i Scheur

Kanał Calland na zachód od portu Benelux

Hollands Diep

Breediep, Beerkanaal i powiązane porty

Haringvliet i Vuile Gat: w tym drogi wodne pomiędzy Goeree-Overflakkee z jednej strony i Voorne-Putten oraz Hoeksche Waard z drugiej strony

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer i Brouwershavensche Gat: w tym wszystkie drogi wodne pomiędzy Schouwen-Duiveland i Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Skalda Wschodnia i Roompot: w tym drogi wodne pomiędzy Walcheren, Noord-Beveland i Zuid-Beveland z jednej strony i Schouwen-Duiveland oraz Tholen z drugiej strony, bez kanału Skalda-Ren

Skalda i Skalda Zachodnia oraz obszar u ujścia do morza: w tym drogi wodne pomiędzy Zeeuwsch-Vlaanderen z jednej strony i Walcheren oraz Zuid-Beveland z drugiej, bez kanału Skalda-Ren

*Polska*

Zalew Szczeciński

Zalew Kamieński

Zalew Wiślany

Zatoka Pucka

Zbiornik Włocławski

Jezioro Śniardwy

Jezioro Niegocin

Jezioro Mamry

*Szwecja*

Göta älv, od wschodu ograniczone mostem Göta älv, od zachodu mostem Älvsborg.

*Zjednoczone Królestwo*

SZKOCJA

Scapa Flow

W obrębie obszaru ograniczonego następująco: linią łączącą Wharh na wyspie Flotta i wieżę Martello na wyspie South Walls oraz Point Cletts na wyspie Hoy i punkt triangulacyjny Thomson's Hill na wyspie Fara i dalej do pirsu Gibraltar Pier na wyspie Flotta

Kyle of Durness

Na południe od Eilean Dubh

Cromarty Firth	Do linii poprowadzonej pomiędzy North Sutor i South Sutor
Inverness	Do linii poprowadzonej od Fort George do Chanonry Point
Findhorn Bay	W obrębie mierzei
Aberdeen	Do linii poprowadzonej od mola South Jetty do mola Abercromby
Montrose Basin	Na zachód od linii poprowadzonej z północy na południe przez wejście do portu przy latarni morskiej Scurdie Ness
Rzeka Tay – Dundee	Do linii poprowadzonej od basenu pływowego (dok rybny) w Dundee do Craig Head, East Newport
Zatoka Firth of Forth i rzeka Forth	W obrębie zatoki Firth of Forth, ale nie na wschód od mostu kolejowego na Forth
Dumfries	Do linii poprowadzonej od Airds Point do Scar Point
Loch Ryan	Do linii poprowadzonej od Cairn Point do Kircolm Point
Ayr Harbour	W obrębie Bar
Clyde	Powyżej wód rejonu 1
Kyles of Bute	Pomiędzy Colintraive i Rhubodach
Port Campbeltown	Do linii poprowadzonej od Macringan's Point do Ottercharach Point
Loch Etive	W obrębie Loch Etive powyżej Falls of Lora
Loch Leven	Powyżej mostu w Ballachulish
Loch Linnhe	Na północ od latarni morskiej Corran Point
Loch Eil	Całe jezioro
Kanał Kaledoński	Jeziora Loch Lochy, Loch Oich i Loch Ness
Kyle of Lochalsh	W obrębie Kyle Akin, ale nie na zachód od latarni morskiej Eilean Ban ani na wschód od Eileanan Dubha
Loch Carron	Pomiędzy Stromemore i Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Do linii od latarni morskiej Ullapool Point do Aultnaharrie
Kylesku	Poprzez Loch Cairnbawn na obszarze pomiędzy najdalej na wschód wysuniętym punktem Garbh Eilean i najdalej na zachód wysuniętym punktem Eilean na Rainich
Port Stornoway	Do linii od Arnish Point do latarni morskiej Sandwick Bay, po stronie północno-zachodniej

Sound of Scalpay	Nie na wschód od Berry Cove (Scalpay) i nie na zachód od Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay i Tarbert Harbour	W odległości jednej mili od wybrzeża wyspy Harris
Loch Awe	Całe jezioro
Loch Katrine	Całe jezioro
Loch Lomond	Całe jezioro
Loch Tay	Całe jezioro
Loch Loyal	Całe jezioro
Loch Hope	Całe jezioro
Loch Shin	Całe jezioro
Loch Assynt	Całe jezioro
Loch Glascarnoch	Całe jezioro
Loch Fannich	Całe jezioro
Loch Maree	Całe jezioro
Loch Gairloch	Całe jezioro
Loch Monar	Całe jezioro
Loch Mullardach	Całe jezioro
Loch Cluanie	Całe jezioro
Loch Loyne	Całe jezioro
Loch Garry	Całe jezioro
Loch Quoich	Całe jezioro
Loch Arkaig	Całe jezioro
Loch Morar	Całe jezioro
Loch Shiel	Całe jezioro
Loch Earn	Całe jezioro
Loch Rannoch	Całe jezioro



Loch Tummel	Całe jezioro
Loch Ericht	Całe jezioro
Loch Fionn	Całe jezioro
Loch Glass	Całe jezioro
Loch Rimsdale/nan Clar	Całe jezioro
IRLANDIA PÓŁNOCNA	
Strangford Lough	Do linii poprowadzonej od Cloghy Point do Dogtail Point
Belfast Lough	Do linii poprowadzonej od Holywood do Macedon Point
Larne	Do linii poprowadzonej od Larne Pier do przystani promowej na wyspie Magee
Rzeka Bann	Od wysuniętych w morze końców falochronów do mostu Toome
Lough Erne	Upper Lough Erne i Lower Lough Erne
Lough Neagh	W odległości dwóch mil od wybrzeża
WSCHODNIE WYBRZEŻE ANGLII	
Berwick	W obrębie falochronów
Warkworth	W obrębie falochronów
Blyth	W obrębie główek mola zewnętrznego Outer Pier
Rzeka Tyne	Dunston Staithes do główek pirsu Tyne Pier
Rzeka Wear	Fatfield do główek pirsu Sunderland Pier
Seaham	W obrębie falochronów
Hartlepool	Do linii poprowadzonej od Middleton Jetty do główki pirsu Old Pier Do linii poprowadzonej od główki pirsu North Pier do główki pirsu South Pier
Rzeka Tees	Do linii poprowadzonej na zachód od Government Jetty do zapory na Tees
Whitby	W obrębie główek pirsu Whitby Pier
Rzeka Humber	Do linii poprowadzonej od North Ferriby do South Ferriby
Dok Grimsby	Do linii poprowadzonej od pirsu West Pier basenu pływowego do East Pier doku rybnego, północna keja

Boston	W obrębie New Cut
Dutch River	Cały kanał
Rzeka Hull	Beverley Beck do rzeki Humber
Kielder Water	Całe jezioro
Rzeka Ouse	Poniżej śluzy Nabum
Rzeka Trent	Poniżej śluzy Cromwell
Rzeka Wharfe	Od miejsca połączenia z rzeką Ouse do mostu Tadcaster
Scarborough	W obrębie główek pirsu Scarborough Pier
WALIA I ZACHODNIE WYBRZEŻE ANGLII	
Rzeka Severn	Na północ od linii poprowadzonej na zachód od Sharpness Point (51°43,4' N) do Llanthony i Maisemore Weirs i od wód rejonu 3 w stronę morza
Rzeka Wye	Przy Chepstow, na północ od szerokości geograficznej 51°38,0' N do Monmouth
Newport	Na północ od napowietrznych linii wysokiego napięcia krzyżujących się w Fifoots Points
Cardiff	Do linii poprowadzonej od południowego mola do Penarth Head i wody ograniczone łądem na zachód od zapory na Cardiff Bay
Barry	W obrębie linii łączącej końce falochronów od strony morza
Port Talbot	W obrębie linii łączącej położone od strony morza końce falochronów na rzece Afran poza ogrodzonymi dokami
Neath	Do linii poprowadzonej na północ od końca mola dla zbiornikowców na Baglan Bay od strony morza (51°37,2' N, 3°50,5' W)
Llanelli i Burry Port	W obrębie obszaru ograniczonego linią poprowadzoną od zachodniego pirsu Burry Point do Whiteford Point
Milford Haven	Do linii poprowadzonej od South Hook Point do Thorn Point
Fishguard	W obrębie linii łączącej położone od strony morza końce falochronu północnego i wschodniego
Cardigan	W obrębie przesmyków na Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	W obrębie linii łączącej końce falochronów od strony morza

Aberdyfi	Do linii od stacji kolejowej Aberdyfi do stawy Twyni Bach
Barmouth	Do linii poprowadzonej od stacji kolejowej Barmouth do Penrhyn Point
Portmadoc	Do linii poprowadzonej od Harlech Point do Graig Ddu
Holyhead	W obrębie obszaru ograniczonego głównym falochronem i linią pomiędzy główką falochronu i Brynglas Point, Towyn Bay
Cieśniny Menai	W obrębie cieśnin Menai pomiędzy linią łączącą Aber Menai Point i Belan Point i linią łączącą Beaumaris Pier i Pen-y-Coed Point
Conway	Do linii od Mussel Hill do Tremlyd Point
Llandudno	W obrębie falochronów
Rhyl	W obrębie falochronów
Rzeka Dee	Powyżej Connah's Quay do ujęcia wody Barrelwell Hill
Rzeka Mersey	Do linii poprowadzonej pomiędzy latarnią Rock i dokiem North West Seaforth, ale bez innych doków
Preston i Southport	Do linii poprowadzonej od Lytham do Southport i w obrębie doków Preston
Rzeka Fleetwood	Do linii poprowadzonej od Low Light do Knott
Rzeka Lune	Do linii poprowadzonej od Sunderland Point do Chapel Hill aż do doku Glasson włącznie
Barrow	Do linii poprowadzonej od Haws Point, Isle of Walney, do slipu na Roa Island
Whitehaven	W obrębie falochronów
Workington	W obrębie falochronów
Maryport	W obrębie falochronów
Carlisle	Do linii łączącej Point Carlisle i Torduff
Coniston Water	Całe jezioro
Derwentwater	Całe jezioro
Ullswater	Całe jezioro
Windermere	Całe jezioro

POŁUDNIE ANGLII	
Porty Blakeney i Morston oraz podejścia	Na wschód od linii poprowadzonej na południe z Blakeney Point do wejścia do rzeki Stiffkey
Rzeka Orwell i rzeka Stout	Rzeka Orwell do linii poprowadzonej od falochronu Blackmanshead do Landguard Point i od wód rejonu 3 w stronę morza
Rzeka Blackwater	Wszystkie drogi wodne do linii poprowadzonej od południowo-zachodniego krańca wyspy Mersea do Sales Point
Rzeka Crouch i rzeka Roach	Rzeka Crouch do linii poprowadzonej od Holliwell Point do Foulness Point wraz z rzeką Roach
Tamiza i jej dopływy	Tamiza powyżej linii na osi północ-południe poprzez wschodni kraniec pirsu Denton Wharf, Gravesend, do śluzy Teddington
Rzeka Medway i Swale	Rzeka Medway od linii łączącej Garrison Point i Grain Tower do śluzy Allington; oraz Swale od Whitstable do rzeki Medway
Rzeka Stour (Kent)	Rzeka Stour powyżej ujścia do przystani na Flagstaff Reach
Port Dover	W obrębie linii wytyczonych w poprzek wschodniego i zachodniego wejścia do portu
Rzeka Rother	Rzeka Rother powyżej stacji sygnalizacji pływów pod Camber do śluzy Scots Float i do śluzy wejściowej na rzece Brede
Rzeka Adur i kanał Southwick	Do linii przechodzącej w poprzek wejścia do portu Shoreham do śluzy na kanale Southwick i do zachodniego krańca Tarmac Wharf
Rzeka Arun	Rzeka Arun powyżej pirsu Littlehampton Pier do mariny Littlehampton
Rzeka Ouse (Sussex), Newhaven	Rzeka Ouse od linii poprowadzonej w poprzek mola wejściowego do portu w Newhaven do północnego krańca kei północnej
Brighton	Zewnętrzny port Brighton Marina do linii łączącej południowy kraniec kei zachodniej i północny kraniec kei południowej
Chichester	Do linii pomiędzy Eastoke Point i wieżą kościoła, West Wittering, i od wód rejonu 3 w stronę morza
Zatoka Langstone	Do linii łączącej Eastney Point i Gunner Point
Portsmouth	Do linii przechodzącej przez wejście do portu z Port Blockhouse do Round Tower
Bembridge, Isle of Wight	W obrębie portu w Brading
Cowes, Isle of Wight	Rzeka Medina do linii poprowadzonej od latarni falochronu na wschodnim brzegu do latarni na zachodnim brzegu

Southampton	Do linii od Calshot Castle do stawy Hook
Rzeka Beaulieu	W obrębie rzeki Beaulieu, nie na wschód od linii północ-południe przez Inchmery House
Jezioro Keyhaven	Do linii wytyczonej w kierunku północnym od latarni morskiej Low Light w Hurst Point do Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	Do linii promu łańcuchowego pomiędzy Sandbanks i South Haven Point
Exeter	Do linii wschód-zachód z Warren Point do stacji morskiego ratownictwa przybrzeżnego naprzeciwko Checkstone Ledge
Teignmouth	W obrębie portu
Rzeka Dart	Do linii poprowadzonej od Kettle Point do Battery Point
Rzeka Salcombe	Do linii poprowadzonej od Splat Point do Limebury Point
Plymouth	Do linii poprowadzonej od pirsu Mount Batten Pier do Raveness Point przez Wyspę Drake'a; rzeka Yealm do linii poprowadzonej od Warren Point do Misery Point
Fowey	W obrębie portu
Falmouth	Do linii poprowadzonej od St Anthony Head do Pendennis Point
Rzeka Camel	Do linii poprowadzonej od Gun Point do Brea Hill
Rzeki Taw i Torridge	Do linii o azymucie 200° łączącej latarnię morską Crow Point i brzeg na Skern Point
Bridgewater	Na południe od linii poprowadzonej na wschód od Stert Point (51°13,0' N)
Rzeka Avon (Avon)	Od linii poprowadzonej od Avonmouth Pier do Wharf Point i Netham Dam

## ROZDZIAŁ 2

**Rejon 3***Belgia*

Skalda morska (w dół od otwartego kotwicowiska w Antwerpii)

*Bułgaria*

Dunaj: od 845,650 km do 374,100 km biegu rzeki

*Republika Czeska*

Jeziora zaporowe: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlícko, Žermanice i Nové Mlýny III

Jeziora powstałe po kopalniach żwiru: Ostrožná Nová Ves i Tovačov

*Niemcy*

Dunaj	Od Kelheim (km 2 414,72) do granicy niemiecko-austriackiej w Jochenstein
Ren wraz z Lampertheimer Altrhein (od 4,75 km do Renu), Altrhein Stockstadt-Erfelden (od 9,80 km do Renu)	Od granicy niemiecko-szwajcarskiej do granicy niemiecko-niderlandzkiej
Łaba (Norderelbe) włącznie z Süderelbe i Köhlbrand	Od ujścia kanału Łaba-Seiten do dolnej granicy portu Hamburg
Müritz	

*Francja*

Adour od Bec du Gave do morza;

Aulne od śluzy w Châteaulin do granicy wód morskich wyznaczonej przez Passage de Rosnoën;

Blavet od Pontivy do Pont du Bonhomme;

Canal de Calais;

Charente od mostu w Tonnay-Charente do granicy wód morskich wyznaczonej przez linię przechodzącą przez środek położonej niżej z biegiem rzeki latarni na lewym brzegu i przez środek Fort de la Pointe;

Dordogne od połączenia z Lidoire do Bec d'Ambès;

Garonna od mostu w Castet en Dorthe do Bec d'Ambès;

Żyronda od Bec d'Ambès do linii prostopadłej w punkcie o kilometrażu 48,50 i przecinającej położony niżej z biegiem rzeki cypel Ile de Patiras;

Hérault od portu Bessan do morza aż do górnej granicy równi pływowej;

Isle od połączenia z Dronne do połączenia z Dordogne;

Loara od połączenia z Maine do Cordemais (punkt o kilometrażu 25);

Marna od mostu w Bonneuil (punkt o kilometrażu 169 bis 900) i śluzy w St Maur do połączenia z Sekwaną;

Ren

Nive od zapory Häitze pod Ustaritz do połączenia z Adour;

Oise od śluzy Janville do połączenia z Sekwaną;

Orb od Sérignan do morza aż do górnej granicy równi pływowej;

Rodan od granicy ze Szwajcarią do morza, z wyjątkiem Petit Rhône;

Saona od mostu Pont de Bourgogne w Chalon-sur-Saône do połączenia z Rodanem;

Sekwana od śluzy w Nogent-sur-Seine do początku kanału Tancarville;

Sèvre Niortaise od śluzy w Marans przy granicy wód morskich naprzeciwko wartowni do ujścia;

Somma od położonej niżej z biegiem rzeki krawędzi mostu Pont de la Portelette w Abbeville do wiaduktu na linii kolejowej z Noyelles do Saint-Valéry-sur-Somme;

Vilaine od Redon (punkt z kilometrażem 89,345) do zapory Arzal;

Jezioro Amance;

Jezioro Annecy;

Jezioro Biscarosse;

Jezioro Bourget;

Jezioro Carcans;

Jezioro Cazaux;

Jezioro Der-Chantecoq;

Jezioro Guerlédan;

Jezioro Hourtin;

Jezioro Lacanau;

Jezioro Orient;

Jezioro Pareloup;

Jezioro Parentis;

Jezioro Sanguinet;

Jezioro Serre-Ponçon;

Jezioro Temple.

#### *Chorwacja*

Dunaj: od 1 295 + 500 km do 1 433 + 100 km biegu rzeki

Rzeka Drawa: od 0 km do 198 + 600 km biegu rzeki

Rzeka Sawa: od 210 + 800 km do 594 + 000 km biegu rzeki

Rzeka Kupa: od 0 km do 5 + 900 km biegu rzeki

Rzeka Una: od 0 km do 15 km biegu rzeki

*Węgry*

Dunaj: od 1 812 km do 1 433 km biegu rzeki

Dunaj Moson: od 14 km do 0 km biegu rzeki

Dunaj Szentendre: od 32 km do 0 km biegu rzeki

Dunaj Ráckeve: od 58 km do 0 km biegu rzeki

Rzeka Cisa: od 685 km do 160 km biegu rzeki

Rzeka Drawa: od 198 km do 70 km biegu rzeki

Rzeka Bodrog: od 51 km do 0 km biegu rzeki

Rzeka Kettős-Körös: od 23 km do 0 km biegu rzeki

Rzeka Hármas-Körös: od 91 km do 0 km biegu rzeki

Kanał Sió: od 23 km do 0 km biegu

*Jezioro Velence**Jezioro Fertő**Niderlandy**Ren*

Sneekmeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsesloten IJ, Kanał Morza Północnego, port w IJmuiden, teren portu w Rotterdamie, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordsche Kil, Boven Merwede, Waal, kanał Bijlandsch, Górny Ren, kanał Pannersdensch, Geldersche IJssel, Dolny Ren, Lek, kanał Amsterdam–Ren, Veerse Meer, kanał Skalda–Ren do ujścia w Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Moza poniżej Venlo, Gooimeer, Europort, kanał Caland (na wschód od portu Benelux), kanał Hartel

*Austria*

Dunaj: od granicy z Niemcami do granicy ze Słowacją

Inn: od ujścia do elektrowni Passau-Ingling

Traun: od ujścia do 1,80 km

Enns: od ujścia do 2,70 km

Morawa: do 6,00 km

*Polska*

— rzeka Biebrza od ujścia Kanału Augustowskiego do ujścia Narwi

— rzeka Brda od połączenia z Kanałem Bydgoskim w Bydgoszczy do ujścia Wisły



- rzeka Bug od ujścia rzeki Muchawiec do ujścia Narwi
- Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi
- Kanał Augustowski od połączenia z Biebrzą do granicy państwa, wraz z jeziorami znajdującymi się na trasie tego kanału
- Kanał Bartnicki od jeziora Ruda Woda do jeziora Bartężek włącznie
- Kanał Bydgoski
- Kanał Elbląski od jeziora Drużno do jeziora Jeziorak i jeziora Szelaż Wielki, wraz z tymi jeziorami i jeziorami na trasie kanału oraz szlak boczny żeglowny w kierunku miejscowości Zalewo od jeziora Jeziorak do jeziora Ewingi włącznie
- Kanał Gliwicki wraz z Kanałem Kędzierzyńskim
- Kanał Jagielloński od połączenia z rzeką Elbląg do rzeki Nogat
- Kanał Łaczański
- Kanał Ślesiński wraz z jeziorami na jego trasie oraz jezioro Gopło
- Kanał Żerański
- rzeka Martwa Wisła od Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi
- rzeka Narew od ujścia Biebrzy do ujścia do Wisły, wraz z Jeziorem Zegrzyńskim
- rzeka Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego
- rzeka Noteć (górna) od jeziora Gopło do połączenia z Kanałem Górnonoteckim, Kanał Górnonotecki oraz rzeka Noteć (dolna) od połączenia z Kanałem Bydgoskim do ujścia do Warty
- rzeka Nysa Łużycka od Gubina do ujścia do Odry
- rzeka Odra od Raciborza do połączenia z Odrą Wschodnią, która przechodzi od Przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, wraz z tą rzeką i jej bocznymi odgałęzieniami do jeziora Dąbie oraz szlak boczny Odry od śluzy Opatowice do Śluzy Miejskiej we Wrocławiu
- rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa (704,1 km rzeki Odry) do granicy morskich wód wewnętrznych, wraz z bocznymi odgałęzieniami oraz Przekop Klucz-Ustowo łączący Odrę Wschodnią z Odrą Zachodnią
- rzeka Parnica i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi
- rzeka Pisa od jeziora Roś do ujścia do Narwi
- rzeka Szkarpa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego
- rzeka Warta od Jeziora Ślesińskiego do ujścia do Odry
- system Wielkich Jezior Mazurskich obejmujący jeziora połączone rzekami i kanałami tworzącymi główny szlak od jeziora Roś (włącznie) w miejscowości Pisz do Kanału Węgorzewskiego (włącznie) w miejscowości Węgorzewo, wraz z jeziorami: Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty oraz Święcajty wraz z Kanałem Giżyckim i Kanałem Niegocińskim oraz kanałem Piękna Góra, wraz z bocznym szlakiem Jeziora Ryńskiego (włącznie) w miejscowości Ryn do Jeziora Nidzkiego (do 3 km, stanowiącego granicę z rezerwatem „Jezioro Nidzkie”), wraz z jeziorami: Beldany, Guzianka Mała i Guzianka Wielka
- rzeka Wisła od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łaczańskim i od ujścia tego kanału w Skawinie do ujścia Wisły do Zatoki Gdańskiej, z wyłączeniem Zbiornika Włocławskiego

*Rumunia*

Dunaj: od granicy serbsko-rumuńskiej (1 075 km) do Morza Czarne przy odnodze Dunaju Sulinie

Kanał Dunaj–Morze Czarne (64,410 km długości): od połączenia z rzeką Dunaj, na 299,300 km Dunaju w miejscowości Cernavodă (odpowiednio na 64,410 km kanału), do portu Południowa Konstanca–Agigea (na 0 km kanału)

Kanał Poarta Albă–Midia Năvodari (34,600 km długości): od miejsca połączenia z kanałem Dunaj–Morze Czarne na 29,410 km w miejscowości Poarta Albă (odpowiednio 27,500 km kanału) do portu Midia (km „0” kanału)

*Słowacja*

Dunaj: od 1 880,26 km do 1 708,20 km biegu rzeki

Kanał Dunajski: od 1 851,75 km do 1 811,00 km biegu rzeki

Rzeka Wag: od 0,00 km do 70,00 km biegu rzeki

Rzeka Morawa: od 0,00 km do 6,00 km biegu rzeki

Rzeka Bodrog: od 49,68 km do 64,85 km biegu rzeki

Jeziora zaporowe: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

*Szwecja*

Kanał Trollhätte i Göta älv od równoleżnika stawy Bastugrunds do mostu Göta älv

Jezioro Mälaren

Porty Sztokholmu, od północnego zachodu ograniczone mostem Lidingö, od północnego wschodu linią o azymucie 135-315 stopni przechodzącą przez latarnię morską Elfviksgrund, a od południa mostem Skuru

Kanał Södertälje i porty Södertälje, od północy ograniczone służą Södertälje, a od południa równoleżnikiem N 59° 09' 00"

*Zjednoczone Królestwo*

SZKOCJA	
Leith (Edynburg)	W obrębie falochronów
Glasgow	Strathclyde Loch
Kanał Crinan	Od Crinan do Ardrishaig
Kanał Kaledoński	Odcinki kanału
IRLANDIA PÓŁNOCNA	
Rzeka Lagan	Lagan Weir do Stranmillis
WSCHÓD ANGLII	
Rzeka Wear (niezależna od pływów)	Od starego mostu kolejowego w Durham do Prebends Bridge, Durham
Rzeka Tees	W górę rzeki od zapory na Tees

Dok Grimsby	Wewnątrz śluz
Dok Immingham	Wewnątrz śluz
Doki Hull	Wewnątrz śluz
Dok Boston	Wewnątrz wrót śluzy
Szlak wodny Aire and Calder	Doki Goole do Leeds; miejsce połączenia z kanałem Leeds–Liverpool; miejsce połączenia Bank Dole z Selby (śluz na rzece Ouse); miejsce połączenia Castleford z Wakefield (śluz Falling)
Rzeka Ancholme	Od osady Ferriby Sluice do Brigg
Kanał Calder and Hebble	Wakefield (śluz Falling) do górnej śluzy Broad Cut
Rzeka Foss	Od miejsca połączenia z rzeką Ouse (Blue Bridge) do Monk Bridge
Kanał Fosdyke	Połączenie z rzeką Trent do Brayford Pool
Dok Goole	Wewnątrz wrót śluzy
Hornsea Mere	Cały kanał
Rzeka Hull	Od śluzy Struncheon Hill do Beverley Beck
Kanał Market Weighton	Śluz na rzece Humber do śluzy Sod Houses
Kanał New Junction	Cały kanał
Rzeka Ouse	Od śluzy Naburn do Nun Monkton
Kanał Sheffield–South Yorkshire	Śluz Keadby do śluzy Tinsley
Rzeka Trent	Śluz Cromwell do Shardlow
Rzeka Witham	Śluz Boston do Brayford Poole (Lincoln)
WALIA I ZACHÓD ANGLII	
Rzeka Severn	Powyżej Llanthony i Maisemore Weirs
Rzeka Wye	Powyżej Monmouth
Cardiff	Jezioro Roath Park
Port Talbot	W obrębie ogrodzonych doków

Swansea	W obrębie ogrodzonych doków
Rzeka Dee	Powyżej przepompowni wody Barrelwell Hill
Rzeka Mersey	Doki (bez doku Seaforth)
Rzeka Lune	Powyżej doku Glassom
Rzeka Avon (Midland)	Śluza Tewkesbury do Evesham
Gloucester	Doki miasta Gloucester, kanał Gloucester–Sharpness
Jezioro Hollingworth	Całe jezioro
Kanał Manchesterski	Cały kanał i doki Salford łącznie z rzeką Irwell
Jezioro Pickmere	Całe jezioro
Rzeka Tawe	Pomiędzy morską zaporą/mariną i stadionem sportowym Morfa
Jezioro Rudyard	Całe jezioro
Rzeka Weaver	Poniżej Northwich
POŁUDNIE ANGLII	
Rzeka Nene	Wisbech Cut i rzeka Nene do śluzy Dog-in-a-Doublet
Rzeka Great Ouse	Kings Lynn Cut i rzeka Great Ouse poniżej mostu drogowego West Lynn
Yarmouth	Ujście rzeki Yare od linii łączącej końce północnego i południowego mola wejściowego, łącznie z Breydon Water
Lowestoft	Port w Lowestoft poniżej śluzy Mutford do linii pomiędzy zewnętrznymi molami wejściowymi do portu
Rzeki Alde i Ore	Powyżej ujścia rzeki Ore do Westrow Point
Rzeka Deben	Powyżej ujścia rzeki Deben do zatoki Felixstowe Ferry
Rzeka Orwell i rzeka Stout	Od linii łączącej Fagbury Point i Shotley Point na rzece Orwell do doku Ipswich; i od linii na osi północ-południe poprzez Erwarton Ness na rzece Stour do Manningtree
Kanał Chelmer–Blackwater	Na wschód od śluzy Beeleigh
Tamiza i jej dopływy	Tamiza powyżej śluzy Teddington do Oksfordu

Rzeka Adur i kanał Southwick	Rzeka Adur powyżej zachodniego krańca Tarmac Wharf i w obrębie kanału Southwick
Rzeka Arun	Rzeka Arun powyżej mariny Littlehampton
Rzeka Ouse (Sussex), Newhaven	Rzeka Ouse powyżej północnego krańca północnej kei
Bewl Water	Całe jezioro
Grafham Water	Całe jezioro
Rutland Water	Całe jezioro
Jezioro Thorpe Park	Całe jezioro
Chichester	Na wschód od linii łączącej Cobnor Point i Chalkdock Point
Christchurch	W obrębie portu w Christchurch z wyłączeniem The Run
Kanał Exeter	Cały kanał
Rzeka Avon (Avon)	Doki miejskie w Bristolu Od zapory Netham do tamy Pulteney

## ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNE WYMAGANIA TECHNICZNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO  
ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONÓW 1, 2, 3 I 4

Wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek są wymagania określone w normie ES-TRIN 2015/1.

---

## ZAŁĄCZNIK III

## ZAKRESY MOŻLIWYCH DODATKOWYCH WYMAGAŃ TECHNICZNYCH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONÓW 1 I 2 ORAZ NIEPOŁĄCZONYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONU 3

Wszelkie dodatkowe wymagania techniczne przyjęte przez państwo członkowskie zgodnie z art. 23 ust. 1 i 2 niniejszej dyrektywy, dotyczące jednostek pływających po terytorium tego państwa członkowskiego, ogranicza się do następującego zakresu:

## 1. Definicje

- Konieczne do zrozumienia dodatkowych wymagań

## 2. Stateczność

- Wzmocnienie konstrukcji
- Świadectwo/poświadczenie zgodności wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

## 3. Prześwit bezpieczny i wolna burta

- Wolna burta
- Prześwit bezpieczny

## 4. Wodoszczelność otworów kadłuba i nadbudówek

- Nadbudówki
- Drzwi
- Okna i świetliki
- Luki ładunkowe
- Inne otwory (przewody wentylacyjne, rury odprowadzające gazy spalinowe itp.)

## 5. Wyposażenie

- Kotwice i łańcuchy kotwiczne
- Światła nawigacyjne
- Urządzenia do nadawania sygnałów dźwiękowych
- Kompas
- Radar
- Instalacje nadawczo-odbiorcze
- Wyposażenie ratunkowe
- Dostępność map morskich

## 6. Przepisy dodatkowe dotyczące statków pasażerskich

- Stateczność (siła wiatru, kryteria)
- Wyposażenie ratunkowe
- Wolna burta
- Prześwit bezpieczny
- Widoczność ze sterówki

## 7. Zestawy i transport kontenerów

- Połączenie pchacz-barka pchana
  - Stateczność jednostek lub barek pchanych transportujących kontenery
-



## ZAŁĄCZNIK IV

ZAKRES MOŻLIWEGO ZŁAGODZENIA WYMAGAŃ TECHNICZNYCH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO  
JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONÓW 3 I 4

Złagodzenie wymagań technicznych, na które zgodnie z art. 23 ust. 4 niniejszej dyrektywy zezwoliło państwo członkowskie w odniesieniu do statków pływających wyłącznie po drogach wodnych rejonu 3 lub 4 na terytorium tego państwa członkowskiego, ogranicza się do następującego zakresu:

## Rejon 3

- Wyposażenie kotwiczne, łącznie z długością łańcuchów kotwicznych
- Prędkość (postępowa)
- Zbiorowy sprzęt ratowniczy
- Status dwuprzediałowy
- Widoczność ze sterówki

## Rejon 4

- Wyposażenie kotwiczne, łącznie z długością łańcuchów kotwicznych
  - Prędkość (postępowa)
  - Sprzęt ratowniczy
  - Status dwuprzediałowy
  - Widoczność ze sterówki
  - Drugi niezależny układ napędowy
-

## ZAŁĄCZNIK V

## SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY PROCEDURALNE

## Artykuł 2.01

**Organy inspekcyjne**

1. Organy inspekcyjne ustanawiane są przez państwa członkowskie.
2. Organy inspekcyjne składają się z przewodniczącego i ekspertów.

Do każdego organu powołuje się jako ekspertów przynajmniej:

- a) jednego urzędnika z organu administracji publicznej właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;
  - b) jednego eksperta ds. budowy statków żeglugi śródlądowej oraz ich silników;
  - c) jednego eksperta ds. żeglugi posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, upoważniający posiadacza do prowadzenia statku poddawanego inspekcji.
3. Przewodniczący i eksperci każdego organu inspekcyjnego powoływani są przez organy państwa członkowskiego, w którym dany organ inspekcyjny został ustanowiony. Obejmując obowiązki, przewodniczący i eksperci składają pisemne oświadczenia, że będą je wykonywać całkowicie bezstronnie. Oświadczenia nie wymaga się od urzędników.
  4. Organy inspekcyjne mogą korzystać ze wsparcia wyspecjalizowanych ekspertów zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi.

## Artykuł 2.02

(bez treści)

## Artykuł 2.03

**Przekazanie jednostki do inspekcji**

1. Właściciel lub jego przedstawiciel przekazuje do inspekcji jednostkę w stanie niezaladowanym, czystym i wyposażonym. Udziela on pomocy koniecznej do przeprowadzenia inspekcji, np. udostępnia odpowiednią łódź, oddaje do dyspozycji personel, a także umożliwia wgląd w te części kadłuba statku bądź urządzeń, które nie są bezpośrednio dostępne lub widoczne.
2. Przy pierwszej inspekcji organ inspekcyjny zarządza dokonanie przeglądu statku na pochylni. Od przeglądu na pochylni można odstąpić w razie przedstawienia świadectwa klasy lub świadectwa uznanej instytucji kwalifikacyjnej stwierdzającej zgodność konstrukcji z jej wymogami lub w razie przedłożenia świadectwa, z którego wynika, że właściwy organ dokonał już przeglądu na pochylni w innych celach. W przypadku inspekcji okresowej lub inspekcji, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, organ inspekcyjny może zażądać przeglądu na pochylni.

Organ inspekcyjny przeprowadza jazdy próbne przy pierwszej inspekcji statków motorowych i zestawów lub w razie dokonania istotnych zmian w systemie napędu lub urządzeniu sterowym.

3. Organ inspekcyjny może zażądać przeprowadzenia dodatkowego przeglądu i jazd próbnych, a także zażądać przedstawienia innych dokumentów potwierdzających. Przepis ten stosuje się także na etapie budowy jednostki.

Artykuł 2.04

(bez treści)

Artykuł 2.05

(bez treści)

Artykuł 2.06

(bez treści)

Artykuł 2.07

#### **Adnotacje na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej i zmiany w nim**

1. Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel informuje właściwy organ o wszelkich zmianach dotyczących nazwy lub własności jednostki, wszelkich nowych pomiarach i zmianach dotyczących rejestracji lub portu macierzystego oraz przedkłada temu organowi unijne świadectwo zdolności żeglugowej w celu dokonania w nim zmian.
2. Każdy właściwy organ może zamieszczać adnotacje na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej lub dokonywać w nim zmian.
3. W razie dokonania zmiany unijnego świadectwa zdolności żeglugowej lub zamieszczenia na nim adnotacji przez właściwy organ, informuje on o tym właściwy organ, który wydał to świadectwo.

Artykuł 2.08

(bez treści)

Artykuł 2.09

#### **Inspekcja okresowa**

1. Przed upływem okresu ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej jednostka jest poddawana inspekcji okresowej.
2. Na podstawie wyniku tej inspekcji właściwy organ określa nowy okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.
3. Okres ważności zamieszcza się na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej i informuje się o nim właściwy organ, który wydał unijne świadectwo zdolności żeglugowej.
4. W razie wydania nowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zamiast przedłużenia okresu jego ważności, wcześniejsze unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest zwracane właściwemu organowi, który je wydał.

## Artykuł 2.10

**Dobrowolne poddanie się inspekcji**

Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel może w dowolnym momencie dobrowolnie złożyć wniosek o przeprowadzenie inspekcji.

Wniosek taki należy rozpatrzyć pozytywnie.

## Artykuł 2.11

(bez treści)

## Artykuł 2.12

(bez treści)

## Artykuł 2.13

(bez treści)

## Artykuł 2.14

(bez treści)

## Artykuł 2.15

**Koszty**

Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel pokrywa wszelkie koszty wynikłe z inspekcji jednostki i wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie ze szczególną taryfą ustalaną przez poszczególne państwa członkowskie.

## Artykuł 2.16

**Informacje**

Właściwy organ może zezwolić osobom, które uwiarygodnią swój uzasadniony interes, na wgląd do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej danej jednostki oraz wydawać tym osobom wyciągi ze świadectw lub ich uwierzytelnione i oznaczone w ten sposób odpisy.

## Artykuł 2.17

**Rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej**

1. Właściwe organy przechowują oryginały lub kopie wszystkich wydanych unijnych świadectw zdolności żeglugowej i zamieszczają na nich wszelkie adnotacje i dokonują w nich zmian, w tym adnotacje dotyczące nieważnienia i wymiany unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Odpowiednio aktualizują rejestr, o którym mowa w art. 17 niniejszej dyrektywy.

2. Właściwe organy pozostałych państw członkowskich, Umawiające się Państwa konwencji z Mannheim, a także, przy zapewnieniu odpowiedniego poziomu ochrony prywatności, państwa trzecie na podstawie porozumień administracyjnych otrzymują dostęp do rejestru z prawem wyłącznie do odczytu zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II, w celu wykonania środków administracyjnych służących do utrzymania bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz w zakresie wykonania art. 2.02–2.15 niniejszego załącznika, jak również art. 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 i 22 niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 2.18

### Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku

1. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) składa się z ośmiu cyfr arabskich zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.
2. Jeżeli jednostka nie posiada ENI w momencie wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jest on nadawany jednostce przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym jednostka została zarejestrowana lub w którym znajduje się jej port macierzysty.

Jednostkom pochodzącym z państw, w których nadanie ENI nie jest możliwe, ENI zamieszczany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, nadawany jest przez właściwy organ wydający to unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

3. Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel występuje z wnioskiem do właściwego organu o nadanie ENI. Właściciel lub jego przedstawiciel jest także zobowiązany do umieszczenia na jednostce ENI zamieszczonego w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

#### Artykuł 2.19

(bez treści)

#### Artykuł 2.20

### Powiadomienia

Każde państwo członkowskie lub jego właściwe organy powiadamiają Komisję i inne państwa członkowskie lub inne właściwe organy o:

- a) nazwach i adresach służb technicznych, które – wraz z ich krajowym właściwym organem – odpowiadają za stosowanie przepisów załącznika II;
- b) zestawieniach, według wzoru określonego w załączniku II, danych na temat tych typów pokładowego systemu odbioru i odprowadzania ścieków, którym udzielono homologacji od czasu ostatniego powiadomienia;
- c) uznawanych homologacjach typu pokładowych systemów odbioru i odprowadzania ścieków opartych na odrębnych normach niż określone w załączniku II, użytkowanych na krajowych drogach wodnych państw członkowskich;
- d) cofnięciu homologacji typu pokładowych systemów odbioru i odprowadzania ścieków oraz o jego przyczynach, w ciągu jednego miesiąca od takiego cofnięcia;
- e) kotwicy specjalnej, na którą wydano zezwolenie na podstawie wniosku o zmniejszenie masy kotwicy, z podaniem oznaczenia typu i zmniejszenia masy będącego przedmiotem zezwolenia. Właściwy organ udziela wnioskodawcy zezwolenia nie wcześniej niż po upływie trzech miesięcy od powiadomienia Komisji, pod warunkiem że nie wniesie ona sprzeciwu;

- 
- f) radarowym sprzęcie nawigacyjnym i wskaźnikach skrętu, w odniesieniu do których wydano homologację typu. W stosownym powiadomieniu zamieszcza się nadany numer homologacji typu, jak również oznaczenie typu, nazwę wytwórcy, nazwę posiadacza homologacji typu oraz datę jej wydania;
  - g) organach właściwych w zakresie dopuszczenia specjalistycznych firm dokonujących instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu.

## ZAŁĄCZNIK VI

## INSTYTUCJE KLASYFIKACYJNE

## Kryteria uznawania instytucji klasyfikacyjnych

Instytucja klasyfikacyjna zwracająca się o uznanie zgodnie z art. 21 niniejszej dyrektywy spełnia wszystkie następujące kryteria:

- 1) instytucja klasyfikacyjna jest w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenianiu projektów i budowie statków żeglugi śródlądowej. Instytucja klasyfikacyjna posiada kompleksowy regulamin dotyczący projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej, w szczególności dotyczący obliczania stateczności zgodnie z częścią 9 przepisów załączonych do ADN, o której mowa w załączniku II. Regulamin ten jest opublikowany co najmniej w języku niderlandzkim, angielskim, francuskim lub niemieckim oraz aktualizowany na bieżąco oraz poprawiany w ramach programów badawczo-rozwojowych. Regulamin ten nie może być sprzeczny z przepisami prawa Unii ani z obowiązującymi umowami międzynarodowymi;
- 2) instytucja klasyfikacyjna publikuje corocznie swój rejestr statków;
- 3) instytucja klasyfikacyjna jest niezależna od właścicieli statków i stoczni oraz od innych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w zakresie projektowania, budowy, wyposażania, remontowania, eksploatacji lub ubezpieczenia statków. Dochody instytucji klasyfikacyjnej nie mogą być uzależnione od jednego przedsiębiorstwa;
- 4) siedziba instytucji klasyfikacyjnej lub podmiotu zależnego upoważnionego do wydawania decyzji oraz dokonywania wszelkich czynności, do których jest ona uprawniona na mocy przepisów dotyczących transportu śródlądowego, znajduje się w jednym z państw członkowskich;
- 5) instytucja klasyfikacyjna oraz jej eksperci cieszą się dobrą reputacją w zakresie transportu śródlądowego; eksperci są w stanie udokumentować swoje kwalifikacje zawodowe. Działają oni na odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej;
- 6) instytucja klasyfikacyjna zatrudnia znaczną liczbę pracowników technicznych, pracowników kadry kierowniczej, personelu pomocniczego, inspektorów i personelu badawczego, stosownie do zadań i sklasyfikowanych statków, dbając jednocześnie o budowanie zdolności oraz o aktualizowanie regulaminu. Dysponuje ona inspektorami przynajmniej w jednym państwie członkowskim;
- 7) instytucja klasyfikacyjna działa zgodnie z kodeksem etycznym;
- 8) kierownictwo i administracja instytucji klasyfikacyjnej działają w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez państwo członkowskie;
- 9) instytucja klasyfikacyjna jest przygotowana do udzielania państwu członkowskiemu stosownych informacji;
- 10) zarząd instytucji klasyfikacyjnej określa i dokumentuje swoją politykę, cele i zobowiązania dotyczące jakości i zapewnia zrozumienie, realizację i aktualizację tej polityki na wszystkich szczeblach instytucji klasyfikacyjnej;
- 11) instytucja klasyfikacyjna opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości oparty na właściwych częściach uznanych międzynarodowych norm jakości oraz zgodny z normą EN ISO/IEC 17020:2004, według wykładni określonej w wymogach dotyczących zasad certyfikacji systemów jakości zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli (ZSZIK). System jakości musi posiadać certyfikat niezależnego organu kontrolnego uznawanego przez administrację państwa, w którym znajduje się siedziba główna instytucji klasyfikacyjnej lub jej oddział, zgodnie z pkt 4, który między innymi zapewnia, aby:
  - a) regulamin instytucji klasyfikacyjnej został przyjęty i był systematycznie aktualizowany;
  - b) regulamin instytucji klasyfikacyjnej był przestrzegany;
  - c) przestrzegane były wymagania dotyczące zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona;
  - d) zdefiniowane i udokumentowane zostały: zakres odpowiedzialności, uprawnienia oraz wzajemne relacje pracowników, których praca wpływa na jakość usług instytucji klasyfikacyjnej;

- e) całość pracy wykonywana była w kontrolowanych warunkach;
  - f) istniał system kontroli czynności i pracy inspektorów oraz personelu technicznego i administracyjnego zatrudnionego bezpośrednio przez instytucję klasyfikacyjną;
  - g) wymagania dotyczące głównych zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona, były realizowane jedynie przez inspektorów działających wyłącznie na jej potrzeby lub przez inspektorów działających wyłącznie na potrzeby innych uznanych instytucji klasyfikacyjnych albo pod bezpośrednim nadzorem takich inspektorów;
  - h) został wdrożony system podnoszenia kwalifikacji i kształcenia ustawicznego dla inspektorów;
  - i) prowadzona była dokumentacja potwierdzająca osiągnięcie wymaganych norm w zakresie pozycji objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;
  - j) istniał kompleksowy system planowych i udokumentowanych wewnętrznych kontroli działań związanych z jakością we wszystkich lokalizacjach instytucji;
- 12) system jakości podlega certyfikacji przez niezależny organ kontrolny uznany przez administrację państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba instytucji klasyfikacyjnej lub oddział, zgodnie z pkt 4;
- 13) instytucja klasyfikacyjna zobowiązuje się do dostosowywania swoich wymagań do stosowanych dyrektyw Unii oraz do przedstawienia Komisji we właściwym terminie wszelkich istotnych informacji;
- 14) instytucja klasyfikacyjna zobowiązuje się okresowo konsultować z dotychczas uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi w celu zagwarantowania równoważności stosowanych przez nie norm technicznych i sposobów ich wdrażania oraz zezwalać na udział w opracowywaniu swojego regulaminu przedstawicielom państwa członkowskiego i innym zainteresowanym stronom.
-



## ZAŁĄCZNIK VII

## TABELA KORELACJI

Dyrektywa 2006/87/WE	Niniejsza dyrektywa
—	art. 1
art. 2	art. 2
—	art. 3
art. 1	art. 4
—	art. 5
art. 9	art. 6 ust. 1 i 3
art. 8 ust. 1	art. 6 ust. 2 i 4
art. 8 ust. 4	art. 6 ust. 5
art. 3	art. 7
art. 4	art. 8
art. 11 ust. 2	art. 9
art. 11 ust. 1	art. 10
art. 14	art. 11
art. 13	art. 12
art. 12	art. 13
art. 15	art. 14
art. 16	art. 15
art. 18	art. 16
—	art. 17
—	art. 18
—	art. 19
art. 10	art. 20
—	art. 21
art. 17	art. 22
art. 5	art. 23
art. 6 został uchylony dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>	—
art. 7 ust. 1–3	art. 24
—	art. 25
—	art. 26
—	art. 27
—	art. 28

Dyrektywa 2006/87/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 8 ust. 2 i 3	art. 29
—	art. 30
art. 20 ust. 1	art. 31
art. 20 ust. 2	—
art. 22	—
—	art. 32
art. 19	art. 33
—	art. 34
art. 24	art. 35
art. 21	art. 36
art. 23	art. 37 ust. 1 i 2
art. 7 ust. 4	art. 37 ust. 3
—	art. 38
—	art. 39
art. 25	—
art. 26	—
art. 27	art. 40

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



ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)  
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



**Urząd Publikacji Unii Europejskiej**  
2985 Luksemburg  
LUKSEMBURG

**PL**