

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 278



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 60

27 października 2017

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

★ Decyzja Rady (UE) 2017/1937 z dnia 11 lipca 2017 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową 1

Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową 3

PL

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

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

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

DECYZJA RADY (UE) 2017/1937

z dnia 11 lipca 2017 r.

w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 5,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 12 czerwca 2008 r. oraz w dniu 9 października 2009 r. Rada upoważniła Komisję do rozpoczęcia w imieniu Unii negocjacji z Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, byłą jugosłowiańską republiką Macedonii, Kosowem *, Czarnogórą i Republiką Serbii (zwanymi dalej „Stronami Europy Południowo-Wschodniej”) w sprawie Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową.
- (2) Negocjacje te zostały pomyślnie zakończone parafovaniem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (zwanego dalej „Traktatem o Wspólnocie Transportowej”) przez wszystkie jej strony.
- (3) Traktat o Wspólnocie Transportowej sprzyja rozwojowi transportu między Unią a Stronami Europy Południowo-Wschodniej na podstawie przepisów unijnego dorobku prawnego.
- (4) Podpisanie Traktatu o Wspólnocie Transportowej nie przesądza o stanowisku państw członkowskich co do statusu Kosowa, które zostanie ustalone zgodnie z ich praktyką krajową i prawem międzynarodowym. Żadne postanowienie, żadne sformułowanie ani żadna definicja użyte w niniejszej decyzji lub w Traktacie o Wspólnocie Transportowej, w tym w załącznikach i protokołach do niego, nie stanowią uznania Kosowa przez Unię za niepodległe państwo ani nie stanowią uznania Kosowa za taki podmiot przez poszczególne państwa członkowskie, chyba że dokonały one już tego kroku.
- (5) W przypadku otrzymywania dokumentów wydanych przez władze Kosowa na podstawie Traktatu o Wspólnocie Transportowej mogą mieć zastosowanie wewnętrzne procedury państw członkowskich.
- (6) Należy podpisać Traktat o Wspólnocie Transportowej.
- (7) Aby możliwe było czerpanie korzyści wynikających z Traktatu o Wspólnocie Transportowej możliwie jak najszybciej, Traktat powinien być stosowany tymczasowo, do czasu zakończenia procedur niezbędnych do jego wejścia w życie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się do podpisania w imieniu Unii Europejskiej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową, z zastrzeżeniem jego zawarcia.

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 (1999) oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

Tekst Traktatu o Wspólnocie Transportowej dołącza się do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób umocowanych do podpisania Traktatu o Wspólnocie Transportowej w imieniu Unii.

Artykuł 3

Traktat o Wspólnocie Transportowej stosuje się tymczasowo, zgodnie z jego art. 41 ust. 3, począwszy od dnia jego podpisania, w oczekiwaniu na jego wejście w życie.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 lipca 2017 r.

W imieniu Rady

M. MAASIKAS

Przewodniczący

TRAKTAT ustanawiający Wspólnotę Transportową

Strony, którymi są

UNIA EUROPEJSKA, zwana dalej „Unią” lub „Unią Europejską”,

oraz

STRONY Z EUROPY POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ, republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, była jugosłowiańska republika Macedonii, Kosowo * (zwane dalej Kosowem), Czarnogóra, republika Serbii,

wszystkie wspomniane wyżej strony zwane dalej łącznie „Umawiającymi się Stronami”,

OPIERAJĄC SIĘ na pracy wykonanej w ramach Protokołu ustaleń w sprawie rozwoju podstawowej sieci transportu regionalnego w Europie Południowo-Wschodniej, podpisanego w Luksemburgu dnia 11 czerwca 2004 r., oraz MAJĄC NA UWADZE, że wspomniany Protokół nie będzie już mieć znaczenia;

DOSTRZEGAJĄC zintegrowany charakter transportu międzynarodowego oraz PRAGNĄC utworzyć Wspólnotę Transportową między Unią Europejską a Stronami z Europy Południowo-Wschodniej w oparciu o stopniową integrację rynku transportowego Umawiających się Stron na podstawie stosownego unijnego dorobku prawnego;

ZWAŻYWSZY, że przepisy dotyczące Wspólnoty Transportowej mają być stosowane na płaszczyźnie wielostronnej w ramach Wspólnoty Transportowej, a zatem konieczne jest ustalenie szczegółowych reguł w tym zakresie;

MAJĄC NA UWADZE umowę przejściową i stosowny Protokół dotyczący praktycznych środków, które republika Grecka i była jugosłowiańska republika Macedonii podpisały w 1995 r.;

ZGADZAJĄC SIĘ, że przepisy Wspólnoty Transportowej powinny opierać się na stosownym prawodawstwie, które obowiązuje w Unii Europejskiej, jak określono w załączniku I do niniejszego Traktatu, zgodnie z Traktatem o Unii Europejskiej oraz Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a także UWZGLĘDNIAJĄC zawarte w nich modyfikacje, w tym zastąpienie „Wspólnoty Europejskiej” przez „Unię Europejską”;

UWZGLĘDNIAJĄC FAKT, iż integracji rynków transportowych nie można osiągnąć jednorazowym działaniem i konieczny będzie okres przejściowy, w trakcie którego obowiązywać będą szczegółowe przepisy ograniczone w czasie;

PODKREŚLAJĄC fakt, że przewoźnicy powinni być traktowani w sposób niedyskryminacyjny pod względem dostępu do infrastruktury transportowej;

UWZGLĘDNIAJĄC wolę każdej ze Stron z Europy Południowo-Wschodniej do stanowienia własnego prawa w zakresie transportu w związanych z nim dziedzinach, spójnego z prawodawstwem Unii Europejskiej, z uwzględnieniem także przyszłego rozwoju unijnego dorobku prawnego;

DOSTRZEGAJĄC wagę pomocy technicznej w tym zakresie;

UWZGLĘDNIAJĄC konieczność ochrony środowiska oraz przeciwdziałania zmianie klimatu, a także fakt, iż rozwój sektora transport musi być zrównoważony;

UWZGLĘDNIAJĄC konieczność wzięcia pod uwagę wymiaru socjalnego Wspólnoty Transportowej oraz ustanowienia struktur dialogu społecznego Stron z Europy Południowo-Wschodniej;

UWZGLĘDNIAJĄC europejską perspektywę Stron z Europy Południowo-Wschodniej, potwierdzoną na kilku ostatnich szczytach Rady Europejskiej;

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

MAJĄC NA UWADZE, iż była jugosłowiańska republika Macedonii, Czarnogóra, Republika Serbii i Republika Albanii są krajami kandydującymi do członkostwa w Unii Europejskiej, oraz że Bośnia i Hercegowina również wystąpiła z wnioskiem o członkostwo;

MAJĄC NA UWADZE, iż wewnętrzne procedury państw członkowskich Unii Europejskiej mogą mieć zastosowanie w odniesieniu do otrzymywania dokumentów wydanych przez organy kosowskie na podstawie niniejszego Traktatu;

MAJĄC NA UWADZE determinację krajów kandydujących oraz potencjalnych kandydatów w zakresie zbliżenia się do Unii Europejskiej oraz wdrożenia *unijnego dorobku prawnego*, w szczególności w dziedzinie transportu,

POSTANAWIAJĄ UTWORZYĆ WSPÓLNOTĘ TRANSPORTOWĄ:

Artykuł 1

Cele i zasady

1. Celem niniejszego Traktatu jest utworzenie wspólnoty transportowej w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego i morskiego, a także rozwijanie sieci transportowej między Unią Europejską a Stronami z Europy Południowo-Wschodniej, zwanej dalej „Wspólnotą Transportową”. Wspólnota Transportowa opiera się na stopniowej integracji rynków transportowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej z rynkiem transportowym Unii Europejskiej na podstawie stosownego unijnego dorobku prawnego, w tym w dziedzinach norm technicznych, interoperacyjności, bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem, polityki socjalnej, zamówień publicznych i środowiska, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, z wyłączeniem transportu lotniczego. W tym celu niniejszy Traktat określa przepisy stosowane pomiędzy Umawiającymi się Stronami na warunkach podanych poniżej. Przepisy te obejmują postanowienia zawarte w aktach wymienionych w załączniku I.

2. Postanowienia niniejszego Traktatu mają zastosowanie w zakresie, w jakim dotyczą sieci transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego i morskiego, w tym infrastruktury portów lotniczych, bądź powiązanej dziedziny, o której mowa w załączniku I.

3. Niniejszy Traktat składa się z artykułów określających ogólne zasady funkcjonowania Wspólnoty Transportowej, zwanych dalej „Traktatem Głównym”, z załączników, z których załącznik I obejmuje akty Unii Europejskiej obowiązujące Umawiające się Strony w ramach Traktatu Głównego, a także Protokoły, z których co najmniej jeden dla każdej ze Stron z Europy Południowo-Wschodniej określa przepisy przejściowe mające wobec niej zastosowanie.

Artykuł 2

1. Do celów niniejszego Traktatu:

- a) termin „Traktat” oznacza Traktat Główny, załączniki do niego, akty wymienione w załączniku I oraz Protokoły do Traktatu;
- b) termin „Strony z Europy Południowo-Wschodniej” oznacza Republikę Albanii, Bośnię i Hercegowinę, byłą jugosłowiańską republikę Macedonii, Kosowo, Czarnogórę oraz Republikę Serbii;
- c) użyte w niniejszym Traktacie, w tym w załącznikach i Protokołach do niej, terminy, sformułowania lub definicje nie stanowią uznania Kosowa przez Unię Europejską za niepodległe państwo ani nie stanowią uznania Kosowa za taki podmiot przez poszczególne państwa członkowskie, chyba że dokonały one tego kroku wcześniej;
- d) termin „konwencja” oznacza wszelkie międzynarodowe konwencje lub umowy dotyczące transportu międzynarodowego, otwarte do podpisu, inne niż niniejszy Traktat;
- e) termin „państwo członkowskie UE” oznacza dowolne państwo członkowskie Unii Europejskiej;
- f) termin „unijny dorobek prawny” oznacza zbiór prawodawstwa przyjętego przez Unię Europejską na potrzeby realizacji jej celów;

2. Stosowanie terminów „państwo”, „krajowy”, „obywatel”, „obywatele”, „terytorium” lub „flaga” nie przesądza o statusie poszczególnych Umawiających się Stron w znaczeniu prawa międzynarodowego.

Artykuł 3

1. Mające zastosowanie przepisy aktów wymienionych lub zawartych w załączniku I, dostosowane zgodnie z załącznikiem II, albo w decyzjach Regionalnego Komitetu Sterującego są wiążące dla Umawiających się Stron.
2. Przepisy te są lub stają się częścią wewnętrznego porządku prawnego Stron z Europy Południowo-Wschodniej w następujący sposób:
 - a) akt odpowiadający rozporządzeniu Unii Europejskiej staje się częścią wewnętrznego porządku prawnego odpowiedniej Strony z Europy Południowo-Wschodniej w terminie, który zostanie określony dla Stron z Europy Południowo-Wschodniej przez Regionalny Komitet Sterujący;
 - b) akt odpowiadający dyrektywie Unii Europejskiej pozostawia właściwym organom odpowiedniej Strony z Europy Południowo-Wschodniej swobodę wyboru formy i metody jego wdrożenia;
 - c) akt odpowiadający decyzji Unii Europejskiej staje się częścią wewnętrznego porządku prawnego odpowiedniej Strony z Europy Południowo-Wschodniej w terminie i w sposób, które zostaną określone dla Stron z Europy Południowo-Wschodniej przez Regionalny Komitet Sterujący.
3. Jeżeli mające zastosowanie przepisy aktów, o których mowa w ust. 1, stanowią źródło zobowiązań po stronie państw członkowskich UE, zobowiązania te mają zastosowanie do państw członkowskich UE, w następstwie decyzji przyjętej zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w Unii Europejskiej na podstawie oceny przeprowadzonej przez Komisję Europejską w odniesieniu do pełnego wdrożenia przez Stronę z Europy Południowo-Wschodniej aktów Unii Europejskiej, o których mowa w załączniku I.

Artykuł 4

Umawiające się Strony podejmują wszelkie konieczne działania, zarówno o charakterze ogólnym, jak i szczególnym, mające na celu zapewnienie wykonania zobowiązań wynikających z niniejszego Traktatu i powstrzymują się od podejmowania wszelkich działań, które mogłyby zagrozić realizacji celów niniejszego Traktatu.

Artykuł 5

Kwestie socjalne

Strony z Europy Południowo-Wschodniej wdrażają odpowiednie przepisy unijnego dorobku prawnego w dziedzinie socjalnej w odniesieniu do transportu, jak określono w załączniku I. Wspólnota Transportowa wzmacnia i wspiera dialog społeczny oraz wymiar socjalny poprzez odniesienie do unijnego dorobku prawnego w kwestiach socjalnych, podstawowych praw pracowniczych, a także zaangażowanie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz krajowych i europejskich partnerów społecznych działających w sektorze transportu, na odpowiednim poziomie.

Artykuł 6

Ochrona środowiska

Strony z Europy Południowo-Wschodniej wdrażają odpowiednie przepisy unijnego dorobku prawnego w dziedzinie środowiska w odniesieniu do transportu, w szczególności dyrektyw w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, oceny oddziaływania na środowisko, przyrody, wód i jakości powietrza, jak określono w załączniku I.6.

Artykuł 7

Zamówienia publiczne

Strony z Europy Południowo-Wschodniej wdrażają odpowiednie przepisy unijnego dorobku prawnego w dziedzinie zamówień publicznych w odniesieniu do transportu, jak określono w załączniku I.7.

Artykuł 8

Infrastruktura

1. Mapy przedstawiające orientacyjne rozszerzenie na Bałkany Zachodnie sieci kompleksowej i sieci kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) załączono do niniejszego Traktatu w postaci załącznika I.1. Regionalny Komitet Sterujący składa każdego roku Radzie Ministerialnej sprawozdanie na temat wdrożenia TEN-T opisanej w niniejszym Traktacie. Komitety techniczne pomagają Regionalnemu Komitetowi Sterującemu w sporządzeniu tego sprawozdania.

2. Wspólnota Transportowa wspiera rozwój orientacyjnego rozszerzenia na Bałkany Zachodnie sieci kompleksowej i sieci bazowej TEN-T zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2016/758 ⁽¹⁾, jak określono w załączniku I.1. Bierze ona pod uwagę odpowiednie dwustronne i wielostronne umowy zawarte przez Umawiające się Strony, w tym rozwój kluczowych połączeń oraz powiązań międzysystemowych niezbędnych do wyeliminowania wąskich gardeł oraz wspierania powiązań między sieciami krajowymi oraz z unijnymi sieciami TEN-T.

Artykuł 9

1. Wspólnota Transportowa opracowuje co dwa lata pięcioletni kroczący plan prac na potrzeby rozwoju orientacyjnego rozszerzenia na Bałkany Zachodnie sieci kompleksowej i sieci bazowej TEN-T oraz określenia projektów priorytetowych o znaczeniu regionalnym zgodnie z najlepszymi praktykami Unii, przyczyniając się do harmonijnego, zrównoważonego rozwoju pod względem gospodarki, integracji przestrzennej, skutków środowiskowych i społecznych, jak również spójności społecznej.

2. Pięcioletni kroczący plan prac musi między innymi:

- a) być zgodny z odpowiednim prawodawstwem Unii Europejskiej, jak określono w załączniku I, w szczególności w przypadkach, gdy przewidziane jest finansowanie ze środków Unii Europejskiej;
- b) przedstawiać najlepszą relację ceny do jakości oraz przynosić szersze skutki społeczno-gospodarcze, zgodnie z zasadami finansowania przez darczyńców oraz najlepszymi międzynarodowymi standardami i praktykami;
- c) zwracać szczególną uwagę na kwestie globalnej zmiany klimatu oraz zrównoważenia środowiskowego na etapie określania i analizy projektów;
- d) uwzględniać możliwości finansowania przez darczyńców oraz międzynarodowe instytucje finansowe, w szczególności poprzez ramy inwestycyjne dla Bałkanów Zachodnich.

3. Wspólnota Transportowa wspiera niezbędne prace studyjne i analizy, w szczególności dotyczące efektywności ekonomicznej, specyfikacji technicznych, wpływu na środowisko, konsekwencji społecznych i mechanizmów finansowania.

4. Stały Sekretariat wdraża system informatyczny, który będzie wykorzystywany przez decydentów do celów monitorowania i weryfikacji stanu i wyników orientacyjnego rozszerzenia na Bałkany Zachodnie sieci kompleksowej i sieci bazowej TEN-T.

Artykuł 10

Strony z Europy Południowo-Wschodniej opracowują efektywne systemy zarządzania ruchem, w tym systemy intermodalne i inteligentne systemy transportowe.

Artykuł 11

Transport kolejowy

1. W zakresie stosowania niniejszego Traktatu i na warunkach w nim przewidzianych oraz w zakresie stosowania odpowiednich aktów określonych w załączniku I i na warunkach w nich przewidzianych, przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w jednym z państw członkowskich UE bądź przez jedną ze Stron z Europy Południowo-Wschodniej przysługuje prawo dostępu do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich UE i Stronach z Europy Południowo-Wschodniej na potrzeby prowadzenia działalności w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich lub towarowych.

2. W zakresie stosowania niniejszego Traktatu i na warunkach w nim przewidzianych oraz w zakresie stosowania odpowiednich aktów określonych w załączniku I i na warunkach w nich przewidzianych, zakazane są wszelkie ograniczenia ważności licencji przedsiębiorstw kolejowych, ich certyfikatów bezpieczeństwa, dokumentów certyfikacyjnych maszynistów oraz zezwoleń dla pojazdów kolejowych, przyznanych przez UE lub właściwy organ państwa członkowskiego lub Stronę z Europy Południowo-Wschodniej.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2016/758 z dnia 4 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w odniesieniu do dostosowania załącznika III do tego rozporządzenia (Dz.U. UE L 126 z 14.5.2016, str. 3).

*Artykuł 12***Transport drogowy**

Strony z Europy Południowo-Wschodniej wspierają efektywne, bezpieczne i chronione operacje w transporcie drogowym. Współpraca między Umawiającymi się Stronami ma na celu osiągnięcie konwergencji pod kątem standardów działania oraz polityk Unii Europejskiej w dziedzinie transportu drogowego, w szczególności poprzez wdrożenie unijnego dorobku prawnego w dziedzinie transportu drogowego, jak określono w załączniku I.

*Artykuł 13***Transport wodny śródlądowy**

Umawiające się Strony wspierają efektywne, bezpieczne i chronione operacje w transporcie wodnym śródlądowym. Współpraca między Umawiającymi się Stronami ma na celu osiągnięcie konwergencji pod kątem standardów działania oraz polityk Unii Europejskiej w dziedzinie transportu wodnego śródlądowego, w szczególności poprzez wdrożenie przez Strony z Europy Południowo-Wschodniej aktów określonych w załączniku I.

*Artykuł 14***Transport morski**

Umawiające się Strony wspierają efektywne, bezpieczne i chronione operacje w transporcie morskim. Współpraca między Umawiającymi się Stronami ma na celu osiągnięcie konwergencji pod kątem standardów działania oraz polityk Unii Europejskiej w dziedzinie transportu morskiego, w szczególności poprzez wdrożenie przez Strony z Europy Południowo-Wschodniej aktów określonych w załączniku I.

*Artykuł 15***Ułatwianie formalności administracyjnych**

1. Umawiające się Strony ułatwiają procedury (formalności) administracyjne na potrzeby przekraczania granicy z jednego terytorium celnego do innego terytorium celnego zgodnie z postanowieniami dotyczącymi współpracy celnej mających zastosowanie porozumień między Unią Europejską, z jednej strony, a poszczególnymi Stronami z Europy Południowo-Wschodniej, z drugiej strony.

2. W tym samym celu Strony z Europy Południowo-Wschodniej ułatwiają procedury administracyjne na potrzeby przekraczania granicy z jednego terytorium celnego do innego terytorium celnego zgodnie z postanowieniami dotyczącymi współpracy celnej mających zastosowanie porozumień między tymi państwami.

*Artykuł 16***Zakaz dyskryminacji**

W zakresie stosowania niniejszego Traktatu i bez uszczerbku dla jego szczególnych postanowień zabroniona jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową.

*Artykuł 17***Konkurencja**

1. W zakresie stosowania niniejszego Traktatu zastosowanie mają postanowienia załącznika III. W przypadku gdy inne umowy zawarte pomiędzy dwoma lub kilkoma Umawiającymi się Stronami, takie jak układy o stowarzyszeniu, zawierają przepisy dotyczące konkurencji i pomocy państwa, stosuje się je pomiędzy zainteresowanymi stronami.

2. Do postanowień załącznika III, które dotyczą konkurencji, nie stosuje się art. 18, 19 i 20. Mają one zastosowanie do pomocy państwa.

*Artykuł 18***Egzekwowanie**

1. Nie naruszając postanowień ust. 2, każda Umawiająca się Strona zapewnia możliwość dochodzenia praw wynikających z niniejszego Traktatu, w szczególności z aktów wymienionych w załączniku I, przed sądami krajowymi.

2. Rozstrzyganie wszelkich kwestii spornych dotyczących legalności przyjętego przez Unię Europejską prawodawstwa i określonego w załączniku I stanowi wyłączną kompetencję Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanego dalej „Trybunałem Sprawiedliwości”.

Artykuł 19

Wykładnia

1. W zakresie, w jakim postanowienia niniejszego Traktatu oraz postanowienia aktów wymienionych w załączniku I są w swojej istocie identyczne z odpowiednimi postanowieniami Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz aktami przyjętymi na podstawie tych traktatów, postanowienia te podlegają w zakresie ich wykonania i stosowania wykładni zgodnej z odpowiednimi orzeczeniami Trybunału Sprawiedliwości oraz decyzjami Komisji Europejskiej, wydanymi przed datą podpisania niniejszego Traktatu. Orzeczenia i decyzje wydane po dacie podpisania niniejszego Traktatu są przekazywane pozostałym Umawiającym się Stronom. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron, skutki późniejszych orzeczeń i decyzji określa Regionalny Komitet Sterujący wspomagany przez komitety techniczne w celu zapewniania prawidłowego funkcjonowania niniejszego Traktatu. Istniejąca wykładnia jest przekazywana Stronom z Europy Południowo-Wschodniej przed datą podpisania niniejszego Traktatu. Decyzje podejmowane przez Regionalny Komitet Sterujący zgodnie z tą procedurą są zgodne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości.

2. W przypadku gdy pytanie o wykładnię niniejszego Traktatu, postanowień aktów wymienionych w załączniku I lub aktów przyjętych na ich podstawie, które są w swojej istocie identyczne z odpowiednimi postanowieniami Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz aktami przyjętymi na podstawie tych traktatów, pojawia się w sprawie toczącej się przed sądem lub trybunałem Strony z Europy Południowo-Wschodniej, sąd lub trybunał, jeśli uzna to za konieczne dla wydania orzeczenia i zgodnie z załącznikiem IV, występuje z zapytaniem o rozstrzygnięcie tej kwestii do Trybunału Sprawiedliwości. Strona z Europy Południowo-Wschodniej może – w drodze decyzji i zgodnie z załącznikiem IV – określić, w jakim zakresie i na jakich zasadach jej sądy i trybunały stosują niniejsze postanowienie. Decyzja w tej sprawie przekazywana jest depozytariuszowi Traktatu oraz Trybunałowi Sprawiedliwości. Depozytariusz informuje pozostałe Umawiające się Strony. Orzeczenie w trybie prejudycjalnym wydane przez Trybunał Sprawiedliwości jest wiążące dla sądów Strony z Europy Południowo-Wschodniej zajmujących się sprawą, w której pojawiło się zapytanie.

Artykuł 20

Nowe przepisy

1. Niniejszy Traktat nie narusza prawa każdej ze Stron Europy Południowo-Wschodniej do jednostronnego przyjęcia nowych przepisów lub zmian w obowiązujących przepisach dotyczących transportu lub związanych z nim dziedzin wymienionych w załączniku I, pod warunkiem zgodności z zasadą niedyskryminacji oraz postanowieniami niniejszego artykułu. Strony z Europy Południowo-Wschodniej nie przyjmują żadnych przepisów, które nie są zgodne z niniejszym Traktatem.

2. Niezwłocznie po przyjęciu nowych przepisów lub zmian w przepisach, ale nie później niż w ciągu miesiąca od ich przyjęcia, Strona z Europy Południowo-Wschodniej informuje o nich pozostałe Umawiające się Strony za pośrednictwem Regionalnego Komitetu Sterującego. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron odpowiedni komitet techniczny w ciągu dwóch miesięcy przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków nowych przepisów lub zmian przepisów dla prawidłowego funkcjonowania niniejszego Traktatu.

3. W odniesieniu do nowych prawnie wiążących aktów Unii Europejskiej Regionalny Komitet Sterujący albo:

- a) przyjmuje decyzję o zmianie załącznika I w celu włączenia nowego aktu do załącznika I, o ile jest to konieczne na zasadzie wzajemności; albo
- b) przyjmuje decyzję, w której stwierdza, że nowy akt uznaje się za zgodny z niniejszym Traktatem; lub
- c) podejmuje decyzję o zastosowaniu innych działań mających na celu ochronę prawidłowego funkcjonowania niniejszego Traktatu.

4. W odniesieniu do nowych prawnie wiążących aktów Unii Europejskiej, przyjętych w okresie pomiędzy podpisaniem niniejszego Traktatu a jego wejściem w życie, o których powiadomiono pozostałe Umawiające się Strony, za datę przedłożenia uznaje się datę otrzymania informacji. Termin podjęcia decyzji przez Regionalny Komitet Sterujący nie może być krótszy niż sześćdziesiąt dni od daty wejścia w życie niniejszego Traktatu.

Artykuł 21

Rada Ministerialna

Niniejszym ustanawia się Radę Ministerialną. Rada ta zapewnia, aby cele określone w niniejszym Traktacie zostały osiągnięte oraz:

- a) przedstawia ogólne wytyczne polityki;

- b) dokonuje przeglądu postępów w realizacji niniejszego Traktatu, w tym działań następnych związanych z wnioskami formułowanymi przez Forum Socjalne;
- c) wydaje opinie na potrzeby powołania Dyrektora Stałego Sekretariatu;
- d) podejmuje decyzję w sprawie siedziby Stałego Sekretariatu na zasadzie konsensusu.

Artykuł 22

Każda z Umawiających się Stron ma jednego przedstawiciela w składzie Rady Ministerialnej. Udział w charakterze obserwatora jest otwarty dla wszystkich państw członkowskich UE.

Artykuł 23

Posiedzenia Rady Ministerialnej odbywają się corocznie.

Artykuł 24

Regionalny Komitet Sterujący

1. Niniejszym ustanawia się Regionalny Komitet Sterujący. Jest on odpowiedzialny za zarządzanie niniejszym Traktatem i zapewnienie jego prawidłowego wdrożenia, bez uszczerbku dla art. 19. W tym celu komitet ten przygotowuje zalecenia i podejmuje decyzje w sprawach przewidzianych w niniejszym Traktacie. Decyzje Regionalnego Komitetu Sterującego są wprowadzane w życie przez Umawiające się Strony zgodnie z obowiązującymi je przepisami.
2. Umawiająca się Strona ma jednego przedstawiciela i jednego zastępcę przedstawiciela w składzie Regionalnego Komitetu Sterującego. Udział w charakterze obserwatora jest otwarty dla wszystkich państw członkowskich UE.
3. Regionalny Komitet Sterujący działa na zasadzie jednomyślności.
4. W celu prawidłowego wykonania niniejszego Traktatu Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji dotyczących, między innymi, nowych przepisów lub decyzji mających znaczenie dla niniejszego Traktatu, a także – na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron – przeprowadzają konsultacje w ramach Regionalnego Komitetu Sterującego, w tym konsultacje na temat kwestii socjalnych.
5. Regionalny Komitet Sterujący przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
6. Strony z Europy Południowo-Wschodniej przewodniczą rotacyjnie Regionalnemu Komitetowi Sterującemu zgodnie z zasadami określonymi w regulaminie wewnętrznym.
7. Przewodniczący Regionalnego Komitetu Sterującego zwołuje posiedzenia komitetu co najmniej dwa razy w roku w celu omówienia ogólnego funkcjonowania Traktatu, a także – na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron – za każdym razem, gdy wymagają tego okoliczności. Regionalny Komitet Sterujący stale monitoruje rozwój orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości. W tym celu Unia Europejska przekazuje wszystkie wyroki Trybunału Sprawiedliwości, które są istotne dla funkcjonowania niniejszego Traktatu. Regionalny Komitet Sterujący podejmuje w ciągu trzech miesięcy stosowne działania w celu zachowania jednolitej interpretacji niniejszego Traktatu.
8. Regionalny Komitet Sterujący przygotowuje pracę Rady Ministerialnej.

Artykuł 25

1. Decyzja Regionalnego Komitetu Sterującego jest wiążąca dla Umawiających się Stron. W przypadku gdy decyzja podjęta przez Regionalny Komitet Sterujący zawiera wymóg podjęcia działań przez Umawiającą się Stronę, zainteresowana strona podejmuje wszelkie konieczne działania i informuje o nich Regionalny Komitet Sterujący.
2. Decyzje Regionalnego Komitetu Sterującego są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz w dziennikach urzędowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej. Każda decyzja określa termin jej wykonania przez Umawiające się Strony oraz wszelkie pozostałe informacje, które mogą mieć znaczenie dla podmiotów gospodarczych.

*Artykuł 26***Komitety techniczne**

1. Regionalny Komitet Sterujący podejmuje decyzję w sprawie ustanowienia komitetów technicznych w formie grup roboczych ad hoc. Każdy komitet techniczny może przedkładać wnioski w sferze swoich kompetencji Regionalnemu Komitetowi Sterującemu, który podejmuje decyzję. Komitety techniczne składają się z przedstawicieli Umawiających się Stron. Udział w charakterze obserwatora jest otwarty dla wszystkich państw członkowskich UE.

Do udziału w charakterze obserwatorów zaprasza się – na zasadzie ad hoc – odpowiednie organizacje społeczeństwa obywatelskiego, w szczególności zajmujące się ochroną środowiska.

2. Komitety techniczne przyjmują swoje regulaminy wewnętrzne.

3. Strony z Europy Południowo-Wschodniej przewodniczą rotacyjnie komitetom technicznym zgodnie z zasadami określonymi w ich regulaminach wewnętrznych.

*Artykuł 27***Forum socjalne**

1. Umawiające się Strony biorą należycie pod uwagę wymiar socjalny oraz uznają konieczność zaangażowania partnerów społecznych na wszystkich odpowiednich poziomach poprzez wspieranie dialogu społecznego w związku z monitorowaniem wdrożenia niniejszego Traktatu i jego skutków.

2. Uwzględniają one znaczenie skupienia się na następujących kluczowych obszarach:

- a) podstawowych prawach pracowniczych zgodnie z europejską Konwencją o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, Europejską kartą społeczną, Wspólnotową kartą socjalnych praw podstawowych pracowników oraz Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej;
- b) przepisach prawa pracy – odnośnie do poprawy warunków pracy i standardu życia;
- c) bezpieczeństwie i zdrowiu w miejscu pracy – odnośnie do ulepszeń środowiska pracy dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa pracowników w sektorze transportu;
- d) równych szansach – z naciskiem na wprowadzenie, w razie potrzeby, zasady, zgodnie z którą mężczyźni i kobiety powinni otrzymywać równe wynagrodzenie za pracę o równej wartości.

3. W celu rozwiązywanych kwestii socjalnych Umawiające się Strony zgadzają się ustanowić Forum Socjalne. Każda Umawiająca się Strona, zgodnie z jej wewnętrznymi procedurami, wyznacza swoich przedstawicieli, którzy mogą brać udział w odpowiednich posiedzeniach Forum Socjalnego. Przedstawiciele muszą reprezentować władze rządowe, a także organizacje pracowników i pracodawców oraz wszelkie inne stosowne organy uznane za właściwe zgodnie z omawianą tematyką. Posiedzenia odbywają się w obecności i z udziałem europejskich komitetów ds. dialogu społecznego związanych z sektorem transportu, jak również przedstawicieli Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Forum Socjalne uchwala swój regulamin wewnętrzny.

*Artykuł 28***Stały Sekretariat**

Niniejszym ustanawia się Stały Sekretariat, który:

- a) zapewnia wsparcie administracyjne Radzie Ministerialnej, Regionalnemu Komitetowi Sterującemu, komitetom technicznym i Forum Socjalnemu;
- b) działa jako Obserwatorium ds. Transportu w celu monitorowania skuteczności orientacyjnego rozszerzenia na Bałkany Zachodnie sieci kompleksowej i sieci bazowej TEN-T;

- c) wspiera realizację programu dotyczącego sieci połączeń „zachodniobałkańskiej szóstki” (WB6) mającego na celu poprawę połączeń w obrębie Bałkanów Zachodnich, a także między tym regionem i Unią Europejską.

Artykuł 29

W skład Stałego Sekretariatu wchodzi jego dyrektor oraz odpowiedni personel, w zależności od potrzeb Wspólnoty Transportowej. Skład Stałego Sekretariatu może również obejmować jednego lub kilku zastępców dyrektora. Językiem roboczym jest język angielski.

Artykuł 30

Dyrektora Stałego Sekretariatu wyznacza Regionalny Komitet Sterujący po konsultacji z Radą Ministerialną. Kadencja dyrektora nie może przekraczać trzech lat. Kadencja może być odnowiona. Regionalny Komitet Sterujący określa zasady obowiązujące Stały Sekretariat, w szczególności dotyczące rekrutacji, warunków pracy oraz równomiernej reprezentacji geograficznej członków personelu Sekretariatu. Regionalny Komitet Sterujący może również powołać jednego lub kilku zastępców dyrektora. Dyrektor dokonuje wyboru i powołania członków personelu po konsultacji z Regionalnym Komitetem Sterującym.

Artykuł 31

Wykonując swoje obowiązki, Dyrektor oraz członkowie personelu Stałego Sekretariatu działają bezstronnie i nie mogą zwracać się o instrukcje do żadnej Umawiającej się Strony ani przyjmować instrukcji od żadnej Umawiającej się Strony. Promują oni interesy Wspólnoty Transportowej.

Artykuł 32

Dyrektor Stałego Sekretariatu lub jego wyznaczony zastępca wspomaga posiedzenia Rady Ministerialnej, Regionalnego Komitetu Sterującego, komitetów technicznych i Forum Socjalnego.

Artykuł 33

Siedzibę Stałego Sekretariatu ustanawia się zgodnie z art. 21 lit. d).

Artykuł 34

Budżet

Każda Umawiająca się Strona wnosi wkład do budżetu Wspólnoty Transportowej, jak określono w załączniku V. Wysokość wkładów może być weryfikowana co trzy lata, na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron, decyzją Regionalnego Komitetu Sterującego.

Artykuł 35

Regionalny Komitet Sterujący przyjmuje corocznie budżet Wspólnoty Transportowej. Budżet ten pokrywa wydatki operacyjne Wspólnoty Transportowej niezbędne do funkcjonowania jej organów. Wydatki poszczególnych organów określa się w odrębnych częściach budżetu. Regionalny Komitet Sterujący przyjmuje decyzję określającą procedurę na potrzeby wykonania budżetu, przedstawiania i kontrolowania rachunków oraz kontroli budżetowej.

Artykuł 36

Dyrektor Stałego Sekretariatu wykonuje budżet oraz składa corocznie Regionalnemu Komitetowi Sterującemu sprawozdanie z jego realizacji. Regionalny Komitet Sterujący może postanowić, w razie potrzeby, o powierzeniu niezależnym audytorom zadania weryfikacji właściwej realizacji budżetu.

Artykuł 37

Rozstrzyganie sporów

1. Każda Umawiająca się Strona może przekazać Regionalnemu Komitetowi Sterującemu sporną sprawę dotyczącą interpretacji lub stosowania niniejszego Traktatu, z wyjątkiem przypadków, dla których w niniejszym Traktacie przewidziano odpowiednie procedury.

2. W razie przekazania sporu Regionalnemu Komitetowi Sterującemu zgodnie z ust. 1, strony podejmują natychmiastowe konsultacje. W przypadkach, w których Unia Europejska nie jest stroną w sporze, przedstawiciel Unii Europejskiej może zostać zaproszony do udziału w konsultacjach przez jedną ze stron sporu. Strony sporu mogą przygotować propozycję jego rozwiązania, która zostaje niezwłocznie przedstawiona Regionalnemu Komitetowi Sterującemu. Decyzje podejmowane przez Regionalny Komitet Sterujący zgodnie z tą procedurą muszą uwzględniać orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości.

3. Jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty zgłoszenia sporu Regionalny Komitet Sterujący nie zdoła podjąć decyzji o jego rozwiązaniu, strony sporu mogą przekazać sprawę do Trybunału Sprawiedliwości, którego decyzja będzie ostateczna i wiążąca. Procedurę przekazywania spraw w takich przypadkach do Trybunału Sprawiedliwości określono w załączniku IV.

Artykuł 38

Ujawnianie informacji

1. Wszystkie organy ustanowione niniejszym Traktatem lub na jego podstawie zapewniają największą możliwą przejrzystość w swojej pracy. W tym celu każdy obywatel Umawiającej się Strony, a także każda osoba fizyczna lub prawna mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę statutową w państwie Umawiającej się Strony, uzyskuje prawo dostępu do dokumentów będących w posiadaniu organów ustanowionych niniejszym Traktatem lub na jego podstawie, z zastrzeżeniem zasad i warunków określonych zgodnie z ust. 2.

2. Zasady ogólne i ograniczenia, które z uwagi na interes publiczny lub prywatny regulują korzystanie z tego prawa dostępu do dokumentów, są określone przez Regionalny Komitet Sterujący poprzez zasady oparte na przepisach Unii Europejskiej dotyczących dostępu do dokumentów, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾. Zasady przyjęte przez Regionalny Komitet Sterujący muszą przewidywać procedurę administracyjną, w ramach której można ponownie rozpatrzyć lub zweryfikować odmowę przyznania dostępu do dokumentu.

3. W zakresie, w jakim dokumenty będące w posiadaniu organów ustanowionych niniejszym Traktatem lub na jego podstawie zawierają informacje dotyczące środowiska, zgodnie z definicją w art. 2 pkt 3 konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, dostęp do tych informacji zapewniany jest zgodnie z art. 4 wspomnianej konwencji.

Regionalny Komitet Sterujący przyjmuje przepisy niezbędne do zapewnienia wykonania niniejszego ustępu. Wspomniane przepisy wykonawcze muszą przewidywać procedurę administracyjną, w ramach której można ponownie rozpatrzyć lub zweryfikować odmowę przyznania dostępu do informacji dotyczącej środowiska.

4. Przedstawiciele, delegaci oraz eksperci Umawiających się Stron, jak również urzędnicy i inni pracownicy działający w ramach niniejszego Traktatu zobowiązani są, również po zaprzestaniu pełnienia swoich funkcji, nie ujawniać informacji, które są objęte tajemnicą zawodową, w szczególności informacji dotyczących przedsiębiorstw i ich stosunków handlowych lub struktury kosztów.

Artykuł 39

Państwa trzecie i organizacje międzynarodowe

1. Na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron, strony konsultują się ze sobą w ramach Regionalnego Komitetu Sterującego:

- a) w kwestiach dotyczących transportu wchodzących w zakres kompetencji organizacji międzynarodowych i inicjatyw regionalnych; oraz
- b) w sprawie różnych aspektów możliwego rozwoju w dziedzinie transportu w ramach stosunków pomiędzy Umawiającymi się Stronami a państwami trzecimi, a także na temat funkcjonowania istotnych elementów dwustronnych lub wielostronnych umów zawartych w tej dziedzinie.

2. Konsultacje przewidziane w ust. 1 odbywają się w nagłych sprawach tak szybko, jak tylko jest to możliwe, a w każdym razie w ciągu trzech miesięcy od złożenia wniosku.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji (Dz.U. UE L 145 z 31.5.2001, s. 43).

Artykuł 40**Uregulowania przejściowe**

1. W Protokołach I–VI określono uregulowania przejściowe oraz odpowiednie okresy mające zastosowanie między Unią Europejską, z jednej strony, a daną Stroną z Europy Południowo-Wschodniej, z drugiej strony.
2. Stopniowe przechodzenie każdej ze Stron z Europy Południowo-Wschodniej do pełnego stosowania Wspólnoty Transportowej podlega ocenom. Ocen dokonuje Komisja Europejska we współpracy z zainteresowaną Stroną z Europy Południowo-Wschodniej. Komisja Europejska może rozpocząć proces oceny z własnej inicjatywy lub z inicjatywy zainteresowanej Strony z Europy Południowo-Wschodniej.
3. Jeżeli Unia Europejska stwierdzi, że warunki zostały spełnione, informuje o tym Regionalny Komitet Sterujący oraz podejmuje decyzję o przejściu zainteresowanej Strony z Europy Południowo-Wschodniej do kolejnego etapu Wspólnoty Transportowej.
4. Jeżeli Unia Europejska stwierdzi, że warunki nie zostały spełnione, Komisja Europejska informuje o tym Regionalny Komitet Sterujący. Unia Europejska przedstawia zainteresowanej Stronie z Europy Południowo-Wschodniej zalecenia dotyczące konkretnych udoskonaleń.

WEJŚCIE W ŻYCIE, PRZEGLĄD, WYPOWIEDZENIE I POZOSTAŁE POSTANOWIENIA**Artykuł 41****Wejście w życie**

1. Niniejszy Traktat podlega ratyfikacji lub zatwierdzeniu przez jego sygnatariuszy zgodnie z ich procedurami wewnętrznymi. Dokumenty ratyfikujące lub zatwierdzające deponuje się w Sekretariacie Generalnym Rady Unii Europejskiej, który powiadamia wszystkich pozostałych sygnatariuszy i wypełnia wszystkie pozostałe funkcje depozytariusza.
2. Niniejszy Traktat wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po zdeponowaniu dokumentów ratyfikujących lub zatwierdzających przez Unię Europejską i co najmniej cztery Strony z Europy Południowo-Wschodniej. W odniesieniu do każdego sygnatariusza, który ratyfikuje lub zatwierdzi niniejszy Traktat po tym terminie, wchodzi on w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po zdeponowaniu przez tego sygnatariusza swoich dokumentów ratyfikujących lub zatwierdzających.
3. Niezależnie od postanowień ust. 1 i 2, Unia Europejska i co najmniej trzy Strony z Europy Południowo-Wschodniej mogą podjąć decyzję o tymczasowym stosowaniu niniejszego Traktatu we wzajemnych stosunkach, począwszy od daty jego podpisania, zgodnie z zastosowaniem prawa krajowego, powiadamiając o tym fakcie depozytariusza, który z kolei powiadamia pozostałe Umawiające się Strony.

Artykuł 42**Przegląd**

Niniejszy Traktat podlega przeglądowi na wniosek którejkolwiek z Umawiających się Stron, a w każdym razie po pięciu latach od jego wejścia w życie.

Artykuł 43**Wypowiedzenie**

1. Każda z Umawiających się Stron może wypowiedzieć niniejszy Traktat, powiadamiając o tym fakcie depozytariusza, który z kolei powiadamia pozostałe Umawiające się Strony. W przypadku wypowiedzenia niniejszego Traktatu przez Unię Europejską, przestaje on obowiązywać po upływie jednego roku od daty takiego powiadomienia. W przypadku wypowiedzenia niniejszego Traktatu przez którąkolwiek ze Stron z Europy Południowo-Wschodniej, przestaje on obowiązywać po upływie jednego roku od daty takiego powiadomienia, wyłącznie w odniesieniu do strony, która wypowiedziała Traktat.
2. Z chwilą akcesji jednej ze Stron z Europy Południowo-Wschodniej do Unii Europejskiej, dana Umawiająca się Strona przestaje automatycznie być Stroną z Europy Południowo-Wschodniej w kontekście niniejszego Traktatu, a staje się natomiast państwem członkowskim UE.

Artykuł 44**Języki**

Niniejszy Traktat został sporządzony w jednym egzemplarzu w językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej oraz Stron z Europy Południowo-Wschodniej, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

Съставено в Брюксел на девети октомври през две хиляди и седемнадесета година.

Hecho en Bruselas, el nueve de octubre de dos mil diecisiete.

V Bruselu dne devátého října dva tisíce sedmáct.

Udfærdiget i Bruxelles den niende oktober to tusind og sytten.

Geschehen zu Brüssel am neunten Oktober zweitausendsiebzehn.

Kahe tuhande seitsmeteistkümnenda aasta oktoobrikuu üheksandal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις εννέα Οκτωβρίου δύο χιλιάδες δεκαεπτά.

Done at Brussels on the ninth day of October in the year two thousand and seventeen.

Fait à Bruxelles, le neuf octobre deux mille dix-sept.

Sastavljeno u Bruxellesu devetog listopada godine dvije tisuće sedamnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì nove ottobre duemiladiciassette.

Briselē, divi tūkstoši septiņpadsmitā gada devītajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai septynioliktų metų spalio devintą dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétézer-tizenhatedik év október havának kilencedik napján.

Magħmul fi Brussell, fid-disa' jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u sbatax.

Gedaan te Brussel, negen oktober tweeduizend zeventien.

Sporządzono w Brukseli dnia dziesiątego października roku dwa tysiące siedemnastego.

Feito em Bruxelas, em nove de outubro de dois mil e dezassete.

Întocmit la Bruxelles la nouă octombrie două mii șaptesprezece.

V Bruseli deviateho októbra dvetisícisedemnásť.

V Bruslju, dne devetega oktobra leta dva tisoč sedemnajst.

Tehty Brysselissä yhdeksäntenä päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattaseitsemäntoista.

Som skedde i Bryssel den nionde oktober år tjugohundrasjutton.

Sačinjeno u Briselu devetog dana oktobra u godini dvijehiljadesedamnaestoj.

Составен во Брисел на деветиот ден од месецот октомври во две илјади и седумнаесеттата година.

Sačinjeno u Briselu devetog dana oktobra dvije hiljade sedamnaeste godine.

BĚŘĚ ně Bruksel, mě něntě tetor, dy mijě e shtatěmbědhjetě.

Сачињено у Бриселу деветог дана октобра у години двијехиљадеседмнаестој.

Za Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Za Europejską uniję
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



Për Republikën e Shqipërisë



Za Bosnu i Hercegovinu
Za Bosnu i Hercegovinu
За Босну и Херцеговину



Za Bivšu Jugoslovensku Republiku Makedoniju

Për Kosovën *
Za Kosovo *



Za Crnu Goru



Za Republiku Srbiju



* Ky përcaktim nuk paragjykon qëndrimin ndaj statusit dhe është në përputhje me Rezolutën 1244/1999 dhe Opinionin e Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë mbi shpalljen e pavarësisë së Kosovës.

* Ovaj naziv ne prejudicira stavove o statusu i u skladu je sa RSBUN 1244/1999 i mišljenjem Međunarodnog Suda Pravde o deklaraciji o nezavisnosti Kosova.

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO SEKTORA TRANSPORTU ORAZ POWIĄZANYCH Z NIM DZIEDZIN

ZAŁĄCZNIK I.1

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ TWORZĄCEJ BAZOWĄ SIĘĆ TRANSPORTU W EUROPIE POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych Unii Europejskiej stosuje się zgodnie z Traktatem Głównym i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile w niniejszym załączniku lub w Protokołach od I do VI nie wskazano inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Poniższe akty Unii Europejskiej odnoszą się do ich najnowszych wersji z ostatnimi zmianami.

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Rozwój TEN-T	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. UE L 348 z 20.12.2013, s. 1). Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/758 z dnia 4 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w odniesieniu do dostosowania załącznika III do tego rozporządzenia (Dz.U. UE L 126 z 14.5.2016, s. 3).

MAPY PRZEDSTAWIAJĄCE ORIENTACYJNE ROZSZERZENIE TEN-T NA BAŁKANY ZACHODNIE (SIĘĆ BAZOWA I SIĘĆ KOMPLEKSOWA)





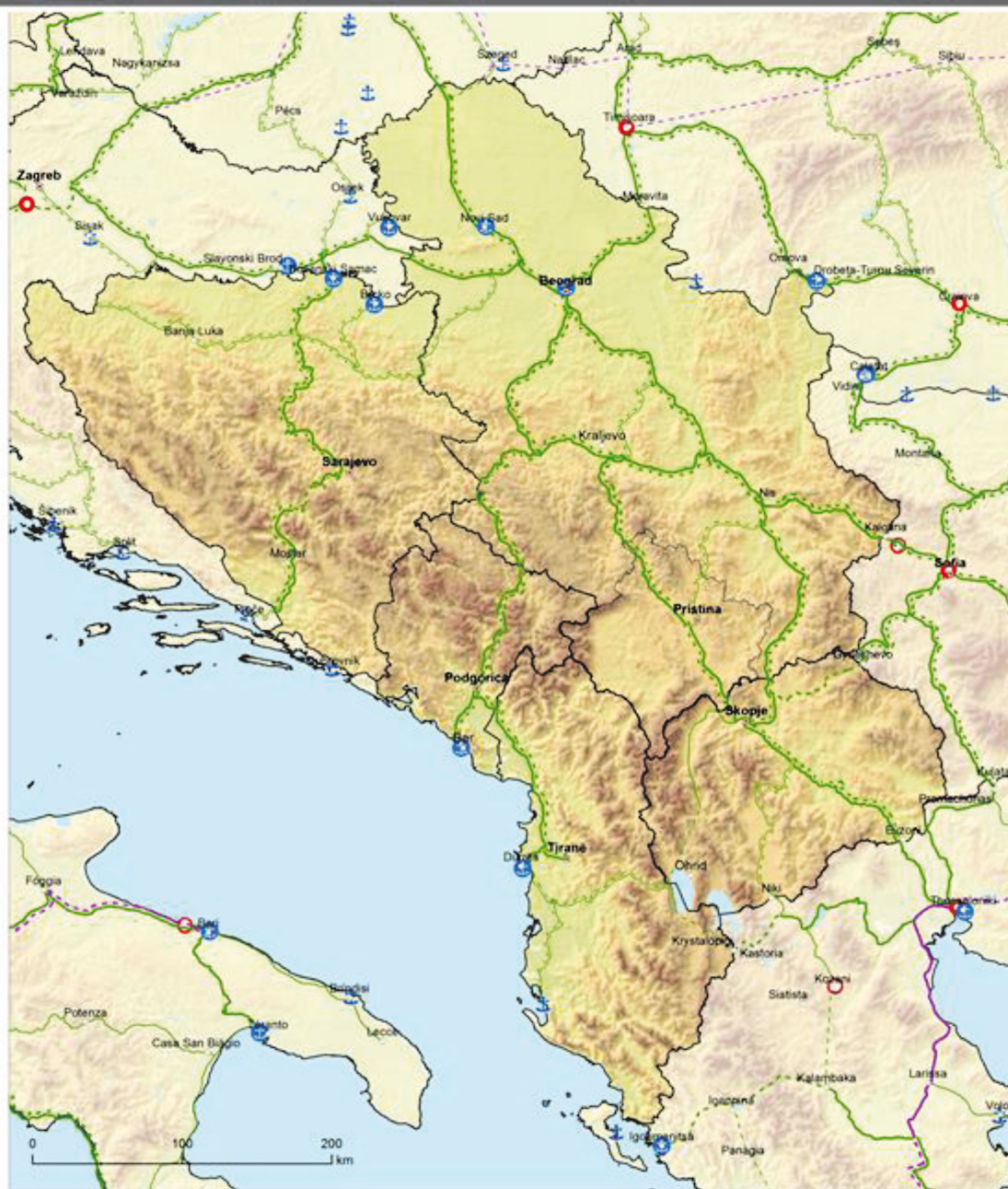
Orientacyjne rozszerzenie na kraje sąsiadujące

Sieć kompleksowa: linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe

Sieć bazowa: linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

Region Bałkanów Zachodnich

13



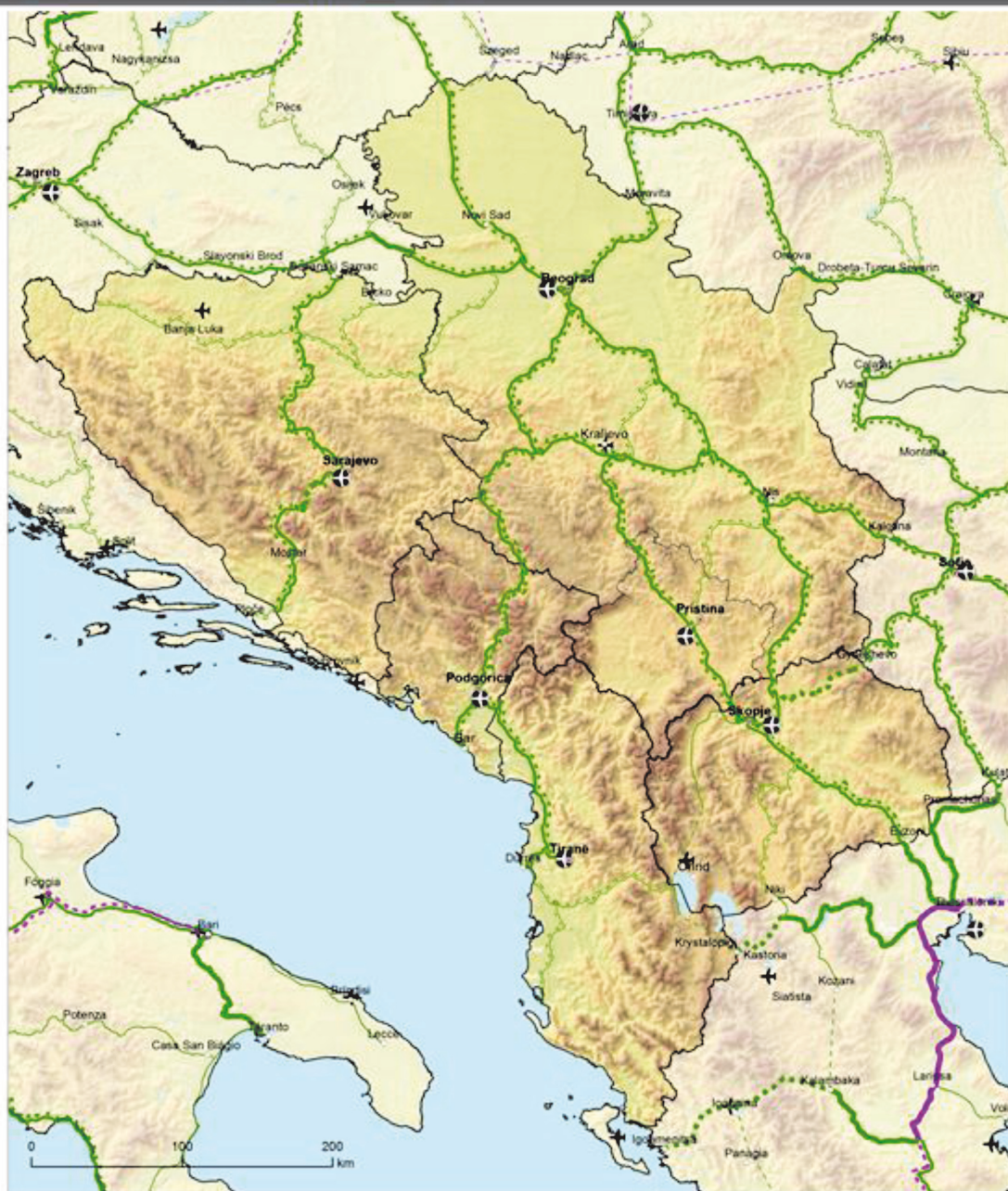
sieć kompleksowa/ sieć bazowa	sieć kompleksowa/ sieć bazowa	sieć kompleksowa/ sieć bazowa
— kolej konwencjonalne (ukończona)	— kolej dużych prędkości (ukończona)	⚓ porty
- - - kolej konwencjonalne (do modernizacji)	- - - do modernizacji do kolei dużych prędkości	ⓘ terminale kolejowo-drogowe
- - - kolej konwencjonalne (planowane)	- - - kolej dużych prędkości (planowane)	

TEN/Tec



Orientacyjne rozszerzenie na kraje sąsiadujące
 Sieć kompleksowa: linie kolejowe i porty lotnicze
 Sieć bazowa: linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze
 Region Bałkanów Zachodnich

13



sieć kompleksowa/ sieć bazowa

— kolejki konwencjonalne (ukończono)
 - - - kolejki konwencjonalne (do modernizacji)
 - - - kolejki konwencjonalne (planowane)

sieć kompleksowa/ sieć bazowa

— kolejki dużej długości (ukończono)
 - - - do modernizacji do kolei dużej długości
 - - - kolejki dużej długości (planowane)

sieć kompleksowa/ sieć bazowa

✈️ porty lotnicze

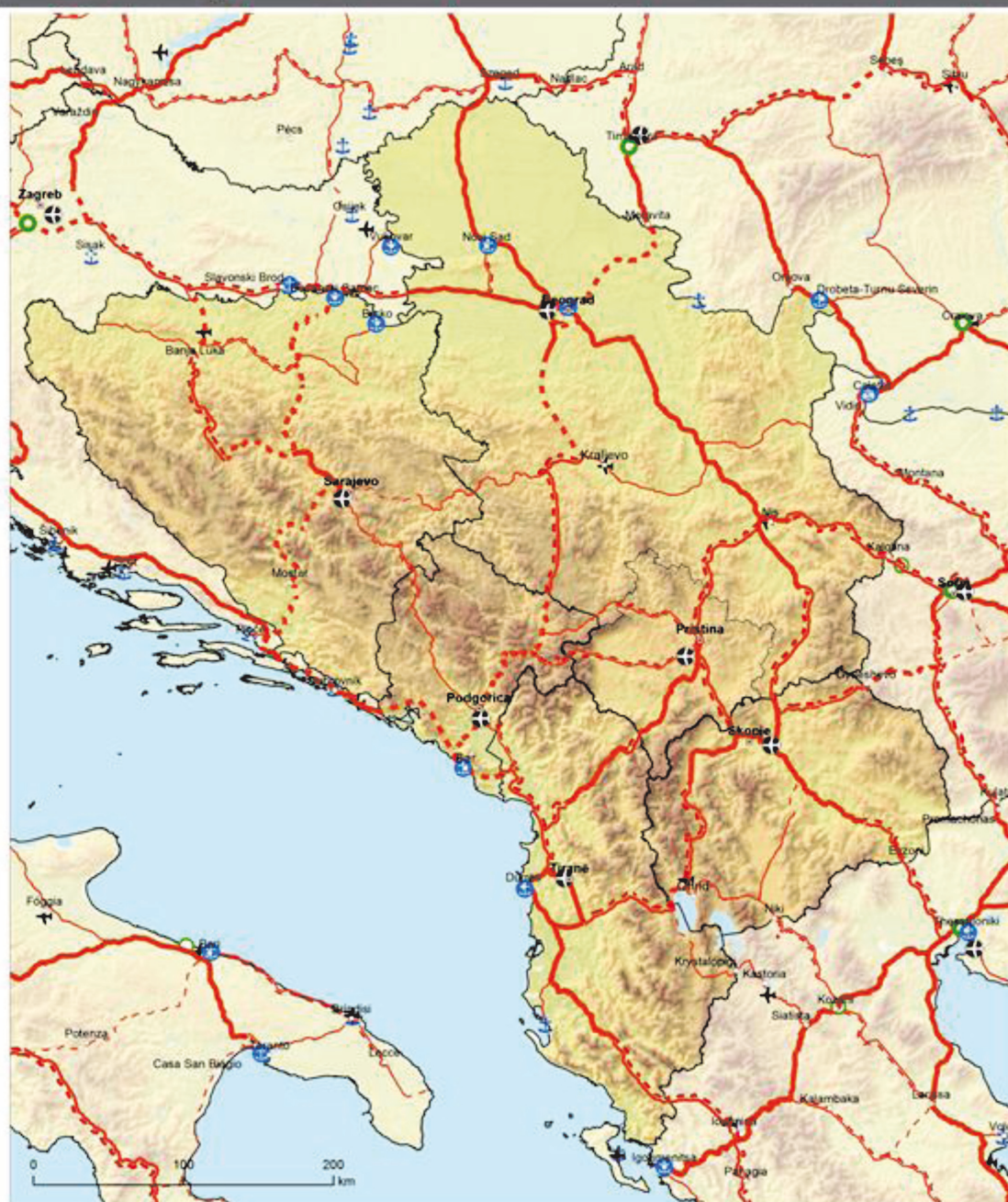
TENec



Orientacyjne rozszerzenie na kraje sąsiadujące

Sieć kompleksowa & sieć bazowa: drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
Region Bałkanów Zachodnich

13



sieć kompleksowa/sieć bazowa

drogi (ukończone)
drogi (do modernizacji)
drogi (planowane)

sieć kompleksowa/sieć bazowa

porty
terminale kolejowo-drogowe

sieć kompleksowa/sieć bazowa

porty lotnicze

TEN-Tec

ZAŁĄCZNIK I.2

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO TRANSPORTU KOLEJOWEGO

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych Unii Europejskiej stosuje się zgodnie z Traktatem Głównym i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile w niniejszym załączniku lub w Protokołach od I do VI nie wskazano inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Poniższe akty Unii Europejskiej odnoszą się do ich najnowszych wersji z ostatnimi zmianami.

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Dostęp do rynku	Rozporządzenie nr 11 dotyczące zniesienia dyskryminacji w stawkach i warunkach transportu, w związku z wykonaniem art. 79 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą, (Dz.U. WE 52 z 16.8.1960, s. 1121). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. UE L 343 z 14.12.2012, s. 32). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz.U. UE L 239 z 12.8.2014, s. 1). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 870/2014 (Dz.U. UE L 3 z 7.1.2015, s. 34). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. UE L 29 z 5.2.2015, s. 3). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U. UE L 148 z 13.6.2015, s. 17). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. UE L 181 z 9.7.2015, s. 1). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/545 z dnia 7 kwietnia 2016 r. w sprawie procedury i kryteriów dotyczących umów ramowych o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (Dz.U. UE L 94 z 8.4.2016, s. 1). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. UE L 276 z 20.10.2010, s. 22).
Licencjonowanie maszynistów	Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. UE L 315 z 3.12.2007, s. 51). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 13 z 19.1.2010, s. 1). Decyzja Komisji 2010/17/WE z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 8 z 13.1.2010, s. 17). Decyzja Komisji 2011/765/UE z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 314 z 29.11.2011, s. 36).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Interoperacyjność	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. UE L 138 z 26.5.2016, s. 44). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. UE L 191 z 18.7.2008, s. 1). [zob. Art. 58 dyrektywy (UE) 2016/797] Decyzja Komisji 2009/965/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie dokumentu referencyjnego, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. UE L 341 z 22.12.2009, s. 1). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. UE L 356 z 12.12.2014, s. 1). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. UE L 356 z 12.12.2014, s. 110). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz.U. UE L 356 z 12.12.2014, s. 179). 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. UE L 356 z 12.12.2014, s. 228). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. UE L 356 z 12.12.2014, s. 394). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. UE L 356 z 12.12.2014, s. 421). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz.U. UE L 356 z 12.12.2014, s. 438). Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. UE L 64 z 8.10.2011, s. 32). Decyzja wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz.U. UE L 356 z 12.12.2014, s. 489). Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz.U. UE L 345 z 15.12.2012, s. 1). Decyzja Komisji 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. UE L 99 z 13.4.2011, s. 1). Decyzja Komisji 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych (Dz.U. UE L 139 z 26.5.2011, s. 1). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. UE L 123 z 12.5.2011, s. 11). Decyzja Komisji 2011/314/UE z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. UE L 144 z 31.5.2011, s. 1).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 z dnia 1 marca 2011 r. w sprawie wzoru deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu szynowego (Dz.U. L 57 z 2.3.2011, s. 8). Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. UE L 158 z 15.6.2016, s. 1). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. UE L 104 z 12.4.2013, s. 1). Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. UE L 319 z 4.12.2010, s. 1).
Agencja Kolejowa Unii Europejskiej	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L UE 138 z 26.5.2016, s. 1).
Bezpieczeństwo kolei	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. UE L 138 z 26.5.2016, s. 102). Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L UE 164 z 30.4.2004, s. 44). (Zob. jednak art. 34 dyrektywy (UE) 2016/798). Rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 153 z 14.6.2007, s. 9). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. UE L 122 z 11.5.2011, s. 22). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz.U. UE L 326 z 10.12.2010, s. 11). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.U. UE L 320 z 17.11.2012, s. 8). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz.U. UE L 320 z 17.11.2012, s. 3). Decyzja Komisji 2009/460/WE z dnia 5 czerwca 2009 r. dotycząca przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 150 z 13.6.2009, s. 11).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Transport lądowy towarów niebezpiecznych	Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. UE L 260 z 30.9.2008, s. 13).
Ciśnieniowe urządzenia transportowe	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/35/UE z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz.U. UE L 165 z 30.6.2010, s. 1).
Dziedzina socjalna - Czas/godziny pracy	Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz.U. UE L 299 z 18.11.2003, s. 9). Dyrektywa Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym – Umowa zbiorowa zawarta między Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) a Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie biorących udział w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych (Dz.U. UE L 195 z 27.7.2005, s. 15).
Prawa pasażerów	Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. UE L 315 z 3.12.2007, s. 14).

ZAŁĄCZNIK I.3

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO TRANSPORTU DROGOWEGO

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych Unii Europejskiej stosuje się zgodnie z Traktatem Głównym i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile w niniejszym załączniku lub w Protokołach od I do VI nie wskazano inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Poniższe akty Unii Europejskiej odnoszą się do ich najnowszych wersji z ostatnimi zmianami.

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Płatna infrastruktura drogowa - Roczne podatki od pojazdów	Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. WE L 187 z 20.7.1999, s. 42).
Dostęp do zawodu przewoźnika drogowego	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. UE L 300 z 14.11.2009, s. 51).
Przepisy socjalne - Czas prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku	Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) No 3820/85 (Dz.U. UE L 102 z 11.4.2006, s. 1). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz.U. UE L 168 z 2.7.2010, s. 16).
Tachograf	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. UE L 60 z 28.2.2014, s. 1). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/68 z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawie wspólnych procedur i specyfikacji technicznych koniecznych do wzajemnego połączenia elektronicznych rejestrów kart kierowcy (Dz.U. UE L 15 z 22.1.2016, s. 51). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. UE L 139 z 26.5.2016, s. 1). Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. WE L 370 z 31.12.1985, s. 8). (Zob. jednak art. 46 rozporządzenia (UE) nr 165/2014)
Egzekwowanie przepisów socjalnych	Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. UE L 102 z 11.4.2006, s. 35).
Formularz zaświadczenia o działalności	Decyzja Komisji 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz.U. UE L 99 z 14.4.2007, s. 14).
Czas pracy	Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, (Dz.U. WE L 80 z 23.3.2002, s. 35).
Ciśnieniowe urządzenia transportowe	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/35/UE z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz.U. UE L 165 z 30.6.2010, s. 1).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Zdatność do ruchu drogowego	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. UE L 127 z 29.4.2014, s. 51). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. UE L 141 z 6.6.2009, s. 12). (Zob. jednak art.24 dyrektywy 2014/45/UE).
Kontrola drogowa	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. UE L 127 z 29.4.2014, s. 134). Dyrektywa 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz.U. WE L 203 z 10.8.2000, s. 1). (zob. jednak art. 27 dyrektywy 2014/47/UE).
Urządzenia ograniczenia prędkości	Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. WE L 57 z 2.3.1992, s. 27).
Pasy bezpieczeństwa	Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz.U. WE L 373 z 31.12.1991, s. 26).
Lusterka	Dyrektywa 2007/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. w sprawie wyposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe (Dz.U. UE L 184 z 14.7.2007, s. 25).
Dokumenty rejestracyjne	Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L WE 138 z 1.6.1999, s. 57). Dyrektywa Rady 2006/103/WE z dnia 20 listopada 2006 r. dostosowująca niektóre dyrektywy w dziedzinie polityki transportowej, w związku z przystąpieniem Bułgarii i Rumunii (Dz.U. UE L 363 z 20.12.2006, s. 344).
Szkolenie kierowców	Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. UE L 226 z 10.9.2003, s. 4).
Prawo jazdy	Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. UE L 403 z 30.12.2006, s. 18). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 z dnia 4 maja 2012 r. określające wymagania techniczne wobec praw jazdy zawierających elektroniczny nośnik informacji (mikroprocesor) (Dz.U. UE L 120 z 5.5.2012, s. 1).
Transgraniczna wymiana informacji	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. UE L 68 z 13.3.2015, s. 9).
Transport lądowy towarów niebezpiecznych	Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. UE L 260 z 30.9.2008, s. 13).
Kontrole transportu towarów niebezpiecznych	Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. WE L 249 z 17.10.1995, s. 35).
Tunele	Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. UE L 167 z 30.4.2004, s. 39).
Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. UE L 319 z 29.11.2008, s. 59).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Wymiary i masy pojazdów	Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. WE L 235 z 17.9.1996, s. 59).
Prawa pasażerów	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. WE L 55 z 28.2.2011, s. 1).
Czyste ekologicznie pojazdy oraz/lub infrastruktura paliw alternatywnych	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. UE L 120 z 15.5.2009, s. 5). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. UE L 307 z 28.10.2014, s. 1).
Inteligentny System Transportowy	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. UE L 207 z 6.8.2010, s. 1). Decyzja wykonawcza Komisji 2011/453/UE z dnia 13 lipca 2011 r. w sprawie przyjęcia wytycznych dotyczących sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE (Dz.U. UE L 193 z 23.7.2011, s. 48). Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/209 z dnia 12 lutego 2016 r. w sprawie wniosku o normalizację do europejskich organizacji normalizacyjnych w odniesieniu do inteligentnych systemów transportowych (ITS) na obszarach miejskich do celów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. UE L 39 z 16.2.2016, s. 48). Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 305/2013 z dnia 26 listopada 2012 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zharmonizowanego zapewnienia interoperacyjnej usługi „eCall” na terenie całej UE (Dz.U. UE L 91 z 3.4.2013, s. 1). Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz.U. UE L 247 z 18.9.2013, s. 1). Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. UE L 247 z 18.9.2013, s. 6). Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. UE L 157 z 23.6.2015, s. 21). Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 585/2014/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE (Dz.U. UE L 164 z 3.6.2014, s. 6).
Systemy poboru opłat drogowych	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz.U. UE L 166 z 30.4.2004, s. 124). Decyzja Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz.U. UE L 268 z 13.10.2009, s. 11).
Homologacja typu	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. UE L 263 z 9.10.2007, s. 1).

ZAŁĄCZNIK I.4

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO TRANSPORTU MORSKIEGO

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych Unii Europejskiej stosuje się zgodnie z Traktatem Głównym i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile w niniejszym załączniku lub w Protokołach od I do VI nie wskazano inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Poniższe akty Unii Europejskiej odnoszą się do ich najnowszych wersji z ostatnimi zmianami.

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Polityka morską	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 z dnia 30 listopada 2011 r. ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej (Dz.U. UE L 132 z 5.12.2011, s. 1).
Dostęp do rynku	Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. WE L 364 z 12.12.1992, s. 7). Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. WE L 378 z 31.12.1986, s. 1). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 789/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie transferu statków towarowych i pasażerskich z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 613/91 (Dz.U. UE L 138 z 30.4.2004, s. 19). Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4058/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. dotyczące skoordynowanych działań w celu zapewnienia swobodnego dostępu do ładunków w handlu morskim (Dz.U. WE L 378 z 31.12.1986, s. 21).
Relacje międzynarodowe	Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4057/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. w sprawie nieuczciwych praktyk cenowych w transporcie morskim (Dz.U. WE L 378 z 31.12.1986, s. 14).
Umowy międzynarodowe	Decyzja Rady 2012/22/UE z dnia 12 grudnia 2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11 (Dz.U. UE L 8 z 12.1.2012, s. 1). Decyzja Rady 2012/23/UE z dnia 12 grudnia 2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, w odniesieniu do jego artykułów 10 i 11 (Dz.U. UE L 8 z 12.1.2012, s. 13).
Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach – uznane organizacje	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. UE L 131 z 28.5.2009, s. 47). Decyzja Komisji 2009/491/WE z dnia 16 czerwca 2009 r. w sprawie kryteriów stosowanych przy ustalaniu, czy poziom skuteczności organizacji działającej w imieniu państwa bandery można uznać za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego (Dz.U. UE L 162 z 25.6.2009, s. 6). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (wersja przekształcenie) (Dz.U. UE L 131 z 28.5.2009, s. 11). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 788/2014 z dnia 18 lipca 2014 r. ustanawiające szczegółowe zasady nakładania grzywien i okresowych kar pieniężnych na organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach oraz cofnięcia uznania tym organizacjom, zgodnie z art. 6 i 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 (Dz.U. UE L 214 z 19.7.2014, s. 12).
Państwo bandery	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. UE L 131 z 28.5.2009, s. 132).
Kontrola przeprowadzana przez państwo portu	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. UE L 131 z 28.5.2009, s. 57).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Monitorowanie ruchu statków	Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. WE L 208 z 5.8.2002, s. 10).
Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem	Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz.U. UE L 64 z 4.3.2006, s. 1).
Formalności sprawozdawcze	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. UE L 283 z 29.10.2010, s. 1).
Wyposażenie morskie	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz.U. UE L 257 z 28.8.2014, s. 146).
Statki pasażerskie	Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz.U. UE L 123 z 17.5.2003, s. 22). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz.U. UE L 131 z 28.5.2009, s. 24). Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. WE L 188 z 2.7.1998, s. 35). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. UE L 163 z 5.6.2009, s. 1). Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. WE L 138 z 1.6.1999, s. 1).
Bezpieczeństwo statków rybackich	Dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz.U. WE L 34 z 9.2.1998, s. 1).
Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 530/2012 z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych (Dz.U. UE L 172 z 30.6.2012, s. 3).
Masowce	Dyrektywa 2001/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 grudnia 2001 r. ustanawiająca zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i wyładunku na masowcach (Dz.U. WE L 13 z 16.1.2002, s. 9).
Badanie wypadków	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 131 z 28.5.2009, s. 114). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 651/2011 z dnia 5 lipca 2011 r. przyjmujące reguły stałej współpracy ustanowione przez państwa członkowskie we współpracy z Komisją zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 177 z 6.7.2011, s. 18). Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 328 z 10.12.2011, s. 36).
Ubezpieczenie	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz.U. UE L 131 z 28.5.2009, s. 128).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Zanieczyszczenie pochodzące ze statków	Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (Dz.U. UE L 255 z 30.9.2005, s. 11).
Odpady wytwarzane przez statki	Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.U. WE L 332 z 28.12.2000, s. 81).
Związki cy노organiczne	Rozporządzenie (WE) nr 782/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cy노organicznych na statkach (Dz.U. UE L 115 z 9.5.2003, s. 1).
Ochrona na morzu	Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U. UE L 129 z 29.4.2004, s. 6). Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów (Dz.U. UE L 310 z 25.11.2005, s. 28) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 324/2008 z dnia 9 kwietnia 2008 r. ustanawiające uaktualnione procedury prowadzenia inspekcji Komisji w zakresie bezpieczeństwa morskiego (Dz.U. UE L 98 z 10.4.2008, s. 5).
Szkolenie marynarzy	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. UE L 323 z 3.12.2008, s. 33). Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie (Dz.U. UE L 255 z 30.9.2005, s. 160).
Aspekty socjalne	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz.U. UE L 329 z 10.12.2013, s. 1). Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) (Dz.U. WE L 167 z 2.7.1999, s. 33). Dyrektywa 1999/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. dotycząca egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty (Dz.U. WE L 14 z 20.1.2000, s. 29). Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz.U. UE L 124 z 20.5.2009, s. 30). Dyrektywa Rady 92/29/EWG z dnia 31 marca 1992 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz.U. WE L 113 z 30.4.1992, s. 19).
Transport morski i śródlądowy	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, (Dz.U. UE L 334 z 17.12.2010, s. 1).
Ciśnieniowe urządzenia transportowe	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/35/UE z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz.U. UE L 165 z 30.6.2010, s. 1).
Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego	Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. WE L 208 z 5.8.2002, s. 1).
Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki	Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. WE L 324 z 29.11.2002, s. 1).

ZAŁĄCZNIK I.5

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych Unii Europejskiej stosuje się zgodnie z Traktatem Głównym i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile w niniejszym załączniku lub w Protokołach od I do VI nie wskazano inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Poniższe akty Unii Europejskiej odnoszą się do ich najnowszych wersji z ostatnimi zmianami.

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Dostęp do rynku	Rozporządzenie Rady (WE) nr 1356/96 z dnia 8 lipca 1996 r. w sprawie wspólnych zasad mających zastosowanie do transportu towarów lub pasażerów w żegludze śródlądowej między państwami członkowskimi w celu wprowadzenia swobody świadczenia takich usług transportowych (Dz.U. WE L 175 z 13.7.1996, s. 7). Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiające warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w państwie członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w państwie członkowskim (Dz.U. WE L 373 z 31.12.1991, s. 1). Rozporządzenie Rady (WE) nr 718/99 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz.U. WE L 90 z 2.4.1999, s. 1). Dyrektywa Rady 96/75/WE z dnia 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie (Dz.U. WE L 304 z 27.11.1996, s. 12). Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2919/85 z dnia 17 października 1985 r. ustanawiające warunki przystąpienia do ustaleń rewidowanej Konwencji dotyczącej żeglugi na Renie w odniesieniu do statków należących do Żeglugi Reńskiej (Dz.U. WE L 280 z 22.10.1985, s. 4).
Dostęp do zawodu	Dyrektywa Rady 87/540/EWG z dnia 9 listopada 1987 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika towarów drogą wodną w transporcie krajowym i międzynarodowym i wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji dla tego zawodu (Dz.U. WE L 322 z 12.11.1987, s. 20).
Patenty kapitanów	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. WE L 373 z 31.12.1991, s. 29). Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. WE L 235 z 17.9.1996, s. 31).
Wymogi bezpieczeństwa/ wymogi techniczne	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. UE L 259 z 2.10.2009, s. 8). 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 (Dz.U. UE L 252 z 16.9.2016, s. 118). 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. UE L 389 z 30.12.2006, s. 1). (Zob. jednak art. 38 dyrektywy (UE) 2016/1629)
Transport lądowy towarów niebezpiecznych	Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. UE L 260 z 30.9.2008, s. 13).
Usługi informacji rzecznej	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. UE L 255 z 30.9.2005, s. 152). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 909/2013 z dnia 10 września 2013 r. w sprawie specyfikacji technicznych dotyczących systemu obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych w żegludze śródlądowej (ECDIS śródlądowej), o których mowa w dyrektywie 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 258 z 28.9.2013, s. 1).

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 164/2010 z dnia 25 stycznia 2010 r. w sprawie specyfikacji technicznych elektronicznego raportowania statków w żegludze śródlądowej, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. UE L 57 z 6.3.2010, s. 1). Rozporządzenie Komisji (WE) nr 416/2007 z dnia 22 marca 2007 r. dotyczące specyfikacji technicznych komunikatów dla kierowników statków, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. UE L 105 z 23.4.2007, s. 88). Rozporządzenie Komisji (WE) nr 415/2007 z dnia 13 marca 2007 r. dotyczące specyfikacji technicznych dotyczących systemów kontroli ruchu statków, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. UE L 105 z 23.4.2007, s. 35). Rozporządzenie Komisji (WE) nr 414/2007 z dnia 13 marca 2007 r. w sprawie wytycznych technicznych dotyczących planowania, wdrażania i wykorzystania operacyjnego usług informacji rzecznej (RIS), o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. UE L 105 z 23.4.2007, s. 1).
Środowisko naturalne	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 93/12/EWG (Dz.U. UE L 140 z 5.6.2009, s. 88). 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. UE L 252 z 16.9.2016, s. 53).
	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 samochodowych nieporuszających się po drogach (Dz.U. WE L 59 z 27.2.1998, s. 1). (Zob. jednak art. 64 rozporządzenia (UE) 2016/1628). Dyrektywa 2004/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę 97/68/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samochodowych nieporuszających się po drogach (Dz.U. UE L 146 z 30.4.2004, s. 1).
Transport morski i śródlądowy	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, (Dz.U. UE L 334 z 17.12.2010, s. 10).

ZAŁĄCZNIK I.6

PRZEPISY ŚRODOWISKOWE MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO SEKTORA TRANSPORTU

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych Unii Europejskiej stosuje się zgodnie z Traktatem Głównym i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile w niniejszym załączniku lub w Protokołach od I do VI nie wskazano inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Poniższe akty Unii Europejskiej odnoszą się do ich najnowszych wersji z ostatnimi zmianami.

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Ocena skutków	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz.U. UE L 26 z 28.1.2012, s. 1). oraz Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym (konwencja z Espoo). Wszystkie projekty wchodzące w zakres niniejszego Traktatu zostaną poddane ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z normami Unii. Ponadto aspekty transgraniczne należy traktować zgodnie z wymogami konwencji z Espoo. Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz.U. WE L 197 z 21.7.2001, s. 30). oraz Protokół w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do konwencji z Espoo. Wszystkie plany i programy w dziedzinie transportu podlegają, w stosownych przypadkach, ocenie oddziaływania na środowisko podobnej do oceny przewidzianej w dyrektywie 2001/42/WE w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Ponadto aspekty transgraniczne należy traktować zgodnie z wymogami protokołu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do konwencji z Espoo.
Ochrona siedlisk	Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. WE L 206 z 22.7.1992, s. 7). „Jeżeli projekt może mieć wpływ na obszary mające znaczenie dla ochrony przyrody, dokonuje się odpowiedniej oceny ochrony przyrody równoważnej z oceną przewidzianą w art. 6 dyrektywy 92/43/EWG”.
Paliwa	Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U. WE L 350 z 28.12.1998, s. 58). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. UE L 132 z 21.5.2016, s. 58).
Polityka wodna	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. WE L 327 z 22.12.2000, s. 1). Wszystkie projekty transportowe w dziedzinie żeglugi wchodzące w zakres niniejszego Traktatu powinny być opracowywane i wdrażane zgodnie z art. 4 ust. 7 ramowej dyrektywy 2000/60/WE. Wszystkie projekty transportowe w dziedzinie żeglugi wchodzące w zakres niniejszego Traktatu powinny w stosownych przypadkach być prowadzone zgodnie ze wspólnym oświadczeniem w sprawie żeglugi śródlądowej i zrównoważenia ekologicznego w dorzeczu Dunaju zatwierdzonym przez Międzynarodową Komisję Ochrony Dunaju (ICPDR), Komisję Dunaju i Komisję Sawy.

ZAŁĄCZNIK I.7

PRZEPISY DOTYCZĄCE ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO SEKTORA TRANSPORTU

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych Unii Europejskiej stosuje się zgodnie z Traktatem Głównym i załącznikiem II dotyczącym horyzontalnego dostosowania, o ile w niniejszym załączniku lub w Protokołach od I do VI nie wskazano inaczej. W stosownych przypadkach przedstawiono poniżej dostosowania dotyczące poszczególnych aktów.

Poniższe akty Unii Europejskiej odnoszą się do ich najnowszych wersji z ostatnimi zmianami.

Obszar regulacyjny	Prawodawstwo
Procedury odwoławcze	Dyrektywa Rady 89/665/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do stosowania procedur odwoławczych w zakresie udzielania zamówień publicznych na dostawy i roboty budowlane (Dz.U. WE L 395 z 30.12.1989, s. 33). Dyrektywa Rady 92/13/EWG z dnia 25 lutego 1992 r. koordynująca przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne odnoszące się do stosowania przepisów wspólnotowych w procedurach zamówień publicznych podmiotów działających w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (Dz.U. WE L 76 z 23.3.1992, s. 14).
Procedury udzielania zamówień publicznych	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. UE L 94 z 28.3.2014, s. 1). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. UE L 94 z 28.3.2014, s. 65). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. UE L 94 z 28.3.2014, s. 243). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1986 z dnia 11 listopada 2015 r. ustanawiające standardowe formularze do publikacji ogłoszeń w dziedzinie zamówień publicznych i uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 842/2011 (Dz.U. UE L 296 z 12.11.2015, s. 1).
Usługi publiczne	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. UE L 315 z 3.12.2007, s. 1).

ZAŁĄCZNIK II

DOSTOSOWANIA HORYZONTALNE I NIEKTÓRE PRZEPISY PROCEDURALNE

Przepisy aktów określonych w załączniku I muszą być stosowane zgodnie z Traktatem Głównym oraz z pkt 1–3 niniejszego załącznika, o ile nie wskazano inaczej w załączniku I. Szczegółowe dostosowania niezbędne dla poszczególnych aktów określono w załączniku I.

Niniejszy Traktat ma zastosowanie zgodnie z przepisami proceduralnymi określonymi w pkt 4 i 6 niniejszego załącznika.

1. FORMUŁY WPROWADZAJĄCE AKTÓW

Preambuły przywołanych aktów nie są dostosowane do celów niniejszego Traktatu. Są one brane pod uwagę w zakresie koniecznym dla prawidłowej interpretacji i stosowania przepisów tych aktów w ramach niniejszego Traktatu.

2. SZCZEGÓLNA TERMINOLOGIA AKTÓW

Poniższe terminy zastosowane w aktach określonych w załączniku I należy rozumieć w następujący sposób:

- a) terminy „Wspólnota Europejska”, „Wspólnota”, „Unia Europejska” lub „Unia” należy odczytywać jako „obszar Wspólnoty Transportowej”;
- b) terminy „prawo wspólnotowe”, „prawodawstwo wspólnotowe”, „instrumenty wspólnotowe”, „prawo unijne”, „prawodawstwo unijne”, „instrumenty unijne” i „Traktat” – jeżeli odnosi się on do Traktatu o Unii Europejskiej lub Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – należy odczytywać jako „Traktat o Wspólnocie Transportowej”;
- c) termin „infrastruktura kolejowa” należy odczytywać jako „infrastruktura kolejowa na obszarze Wspólnoty Transportowej”;
- d) termin „infrastruktura drogowa” należy odczytywać jako „infrastruktura drogowa na obszarze Wspólnoty Transportowej”;
- e) termin „infrastruktura portu lotniczego” należy odczytywać jako „infrastruktura portu lotniczego na obszarze Wspólnoty Transportowej”;
- f) termin „infrastruktura śródlądowych dróg wodnych” należy odczytywać jako „infrastruktura śródlądowych dróg wodnych na obszarze Wspólnoty Transportowej”;
- g) terminy „Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich” lub „Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej” należy odczytywać jako „Dzienniki Urzędowe Umawiających się Stron”.

3. ODNIESIENIA DO PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Nie naruszając pkt 4 niniejszego załącznika, w przypadku gdy akty określone w załączniku I zawierają odniesienia do „państwa członkowskiego” lub „państw członkowskich”, odniesienia te należy rozumieć jako obejmujące, oprócz państw członkowskich UE, także Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

4. PRZEPISY DOTYCZĄCE KOMITETÓW UNII EUROPEJSKIEJ I KONSULTACJI ZE STRONAMI Z EUROPY POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ

Komisja Europejska przeprowadza konsultacje z ekspertami Stron z Europy Południowo-Wschodniej oraz daje im możliwość przedstawienia stanowisk we wszystkich sytuacjach, w których akty określone w załączniku I przewidują konsultacje Komisji Europejskiej z komitetami Unii Europejskiej oraz dają tym komitetom możliwość przedstawienia ich stanowisk lub opinii.

Każda konsultacja obejmuje jedno posiedzenie, któremu przewodniczy Komisja Europejska, i odbywa się w ramach Regionalnego Komitetu Sterującego na zaproszenie Komisji Europejskiej oraz przed konsultacjami prowadzonymi z odpowiednim komitetem Unii Europejskiej. Na co najmniej dwa tygodnie przed posiedzeniem, o ile szczególne okoliczności nie wymagają krótszego terminu, Komisja Europejska przekazuje każdej Stronie z Europy Południowo-Wschodniej wszelkie niezbędne informacje.

Strony z Europy Południowo-Wschodniej są proszone o przedstawienie Komisji Europejskiej ich stanowisk. Komisja Europejska należycie uwzględni stanowisko przedstawione przez Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

Powyższe przepisy nie mają zastosowania do stosowania reguł konkurencji określonych w niniejszym Traktacie, które podlegają właściwym procedurom konsultacji określonym w załączniku III.

5. WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

W celu ułatwienia wykonywania przez właściwe organy Umawiających się Stron swoich uprawnień, organy te na żądanie dokonują wzajemnej wymiany wszelkich informacji niezbędnych dla właściwego funkcjonowania niniejszego Traktatu.

6. ODNIESIENIE DO JĘZYKÓW

Umawiające się Strony mają prawo do używania, w procedurach ustanowionych w ramach niniejszego Traktatu i nie naruszając postanowień załącznika IV, dowolnego języka urzędowego instytucji Unii Europejskiej lub innej Umawiającej się Strony. Umawiające się Strony są jednak świadome, że wykorzystanie języka angielskiego ułatwia stosowanie tych procedur. Jeżeli w oficjalnym dokumencie użyto języka, który nie jest językiem urzędowym instytucji Unii Europejskiej, należy równocześnie przedłożyć tłumaczenie na język urzędowy instytucji Unii Europejskiej, z uwzględnieniem poprzedniego zdania. Jeżeli Umawiająca się Strona zamierza w trakcie procedury ustnej wykorzystać język, który nie jest jednym z języków urzędowych instytucji Unii Europejskiej, zapewnia ona tłumaczenie symultaniczne na język angielski.

ZAŁĄCZNIK III

PRZEPISY DOTYCZĄCE KONKURENCJI I POMOCY PAŃSTWA, O KTÓRYCH MOWA W ART. 17 TRAKTATU GŁÓWNEGO**Artykuł 1****Monopole państwowe**

Strona z Europy Południowo-Wschodniej stopniowo dostosowuje wszelkie monopole państwowe o charakterze handlowym w sposób zapewniający, aby przed końcem drugiego okresu, o którym mowa w Protokole do niniejszego Traktatu zawierającym środki przejściowe w odniesieniu do danej Strony z Europy Południowo-Wschodniej, wyeliminowana została wszelka dyskryminacja odnośnie do warunków, na jakich towary są zamawiane i wprowadzane do obrotu między obywatelami Umawiających się Stron. Regionalny Komitet Sterujący jest informowany o środkach przyjętych na potrzeby realizacji tego celu.

Artykuł 2**Zbliżenie przepisów w zakresie pomocy państwa i konkurencji**

1. Umawiające się Strony uznają znaczenie zbliżenia obowiązującego prawodawstwa Stron z Europy Południowo-Wschodniej w zakresie pomocy państwa i konkurencji do prawodawstwa Unii Europejskiej. Strony z Europy Południowo-Wschodniej starają się zapewnić, aby ich obecne i przyszłe przepisy w zakresie pomocy państwa i konkurencji były stopniowo dostosowywane do unijnego dorobku prawnego.

2. Zbliżenie to rozpoczyna się z chwilą wejścia w życie niniejszego Traktatu i jest stopniowo rozszerzane na wszystkie elementy przepisów unijnych dotyczących pomocy państwa i konkurencji, o których mowa w niniejszym załączniku, do końca drugiego okresu, o którym mowa w Protokole do niniejszego Traktatu zawierającym środki przejściowe w odniesieniu do każdej zainteresowanej Strony z Europy Południowo-Wschodniej. Zainteresowana Strona z Europy Południowo-Wschodniej określa również, w porozumieniu z Komisją Europejską, warunki monitorowania realizowanych działań służących zbliżeniu prawodawstwa oraz egzekwowaniu prawa.

Artykuł 3**Reguły konkurencji i inne postanowienia dotyczące gospodarki**

1. Niżej wymienione praktyki są niezgodne z właściwym funkcjonowaniem niniejszego Traktatu w zakresie, w jakim mogą mieć wpływ na stosunki handlowe pomiędzy dwoma lub kilkoma Umawiającymi się Stronami:

- a) wszelkie porozumienia między przedsiębiorstwami, decyzje związków przedsiębiorstw i uzgodnione praktyki między przedsiębiorstwami, które mają na celu lub których skutkiem jest przeciwdziałanie, ograniczanie lub zakłócanie konkurencji;
- b) nadużywanie pozycji dominującej przez jedno lub kilka przedsiębiorstw na całym terytorium Umawiających się Stron lub na jego znaczącej części;
- c) jakakolwiek pomoc państwa zakłócająca konkurencję lub grożąca jej zakłóceniem poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub niektórym produktom.

2. Wszelkie praktyki sprzeczne z niniejszym artykułem ocenia się na podstawie kryteriów wynikających ze stosowania reguł konkurencji obowiązujących w Unii Europejskiej, w szczególności z art. 93, 101, 102, 106, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz instrumentów interpretujących przyjętych przez instytucje Unii Europejskiej.

3. Każda Strona z Europy Południowo-Wschodniej zapewnia, by uprawnienia niezbędne do pełnego stosowania ust. 1 lit. a) oraz b) w odniesieniu do przedsiębiorstw prywatnych i publicznych oraz przedsiębiorstw, którym przyznano szczególne prawa, powierzono działającemu niezależnie organowi publicznemu.

4. Każda Strona z Europy Południowo-Wschodniej wyznacza lub ustanawia działający niezależnie organ, któremu nadaje uprawnienia niezbędne do pełnego stosowania ust. 1 lit. c)). Organ ten uzyskuje między innymi uprawnienia do zatwierdzania programów pomocy państwa i indywidualnej pomocy w formie dotacji zgodnie z ust. 2, jak również uprawnienia do nakazania zwrotu pomocy państwa przyznanej niezgodnie z prawem.

5. Każda Umawiająca się Strona zapewnia przejrzystość w dziedzinie pomocy państwa między innymi poprzez przekazywanie pozostałym Umawiającym się Stronom regularnych sprawozdań rocznych lub ich odpowiedników, sporządzonych zgodnie z metodyką i formą właściwą dla badań dotyczących pomocy państwa przeprowadzanych przez Unię Europejską. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron inna Umawiająca się Strona przedstawia informacje na temat szczególnych indywidualnych przypadków pomocy państwa.
 6. Każda Strona z Europy Południowo-Wschodniej tworzy wyczerpujący spis wszystkich programów pomocy ustanowionych przed utworzeniem organu, o którym mowa w ust. 4, i dostosowuje te programy pomocy do kryteriów, o których mowa w ust. 2.
 7.
 - a) do celów stosowania przepisów ust. 1 lit. c)) Umawiające się Strony uznają, że w okresach, o których mowa w Protokole do niniejszego Traktatu zawierającym środki przejściowe w odniesieniu do Strony z Europy Południowo-Wschodniej, każdą pomoc publiczną przyznaną przez tę Stronę z Europy Południowo-Wschodniej ocenia się z uwzględnieniem faktu, że zainteresowana Strona z Europy Południowo-Wschodniej uważana jest za obszar identyczny z obszarami Unii Europejskiej, na których poziom życia jest anormalnie niski lub na których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia, jak określono w art. 107 ust. 3 lit. a) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
 - b) przed końcem pierwszego okresu, o którym mowa w Protokole do niniejszego Traktatu zawierającym środki przejściowe w odniesieniu do Strony z Europy Południowo-Wschodniej, Strona ta przedstawia Komisji Europejskiej dane dotyczące PKB na mieszkańca ujednolicone na poziomie NUTS II. Następnie organ, o którym mowa w ust. 4, oraz Komisja Europejska dokonują wspólnie oceny kwalifikowalności regionów Strony z Europy Południowo-Wschodniej, jak również maksymalnej intensywności pomocy w odniesieniu do tych regionów, w celu sporządzenia regionalnej mapy pomocy na podstawie stosownych wytycznych Unii Europejskiej.
 8. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa, że dana praktyka jest niezgodna z warunkami ust. 1, może przyjąć właściwe środki po konsultacjach w ramach Regionalnego Komitetu Sterującego lub po upływie 30 dni roboczych od daty złożenia wniosku o przeprowadzenie takich konsultacji.
 9. Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji, uwzględniając ograniczenia narzucone przez wymagania tajemnicy zawodowej i tajemnicy handlowej.
-

ZAŁĄCZNIK IV

SPRAWY SKIEROWANE DO TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ**1. Ogólne zasady odnoszące się do art. 19 Traktatu Głównego**

1. Postanowienia Statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanego dalej „Trybunałem Sprawiedliwości”, oraz jego regulaminu postępowania w odniesieniu do wniosków o wydanie orzeczeń w trybie prejudycjalnym mają zastosowanie, w stosownych przypadkach, do wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym przedłożonych przez sąd lub trybunał danej Strony z Europy Południowo-Wschodniej na podstawie art. 19 Traktatu Głównego.
2. W takich przypadkach Strony z Europy Południowo-Wschodniej mają, w zakresie objętym niniejszym Traktatem, takie same prawa dotyczące zgłaszania uwag do Trybunału Sprawiedliwości jak państwa członkowskie UE.

2. Zakres i warunki procedury ustanowionej w art. 19 Traktatu Głównego

1. W przypadku gdy zgodnie z art. 19 ust. 2 Głównego Traktatu, Strona z Europy Południowo-Wschodniej przyjmuje decyzję dotyczącą zakresu i warunków wnoszenia spraw do Trybunału Sprawiedliwości, w decyzji tej określa się, że:
 - a) każdy sąd lub trybunał Strony z Europy Południowo-Wschodniej, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa krajowego, zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w odniesieniu do kwestii w sprawie przed nim zawisłej i dotyczącej ważności lub wykładni niniejszego Traktatu lub przepisu, o którym mowa w art. 19 Głównego Traktatu, jeżeli ten sąd lub trybunał uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania przez niego wyroku; albo
 - b) każdy sąd lub trybunał Strony z Europy Południowo-Wschodniej może zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w odniesieniu do kwestii w sprawie przed nim zawisłej i dotyczącej ważności lub wykładni niniejszego Traktatu lub przepisu, o którym mowa w art. 19 Głównego Traktatu, jeżeli ten sąd lub trybunał uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania przez niego wyroku.
2. Warunki stosowania art. 19 Głównego Traktatu opierają się na zasadach zapisanych w przepisach prawnych regulujących funkcjonowanie Trybunału Sprawiedliwości, w tym odpowiednich postanowieniach Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Statutu Trybunału Sprawiedliwości oraz regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości, jak również orzecznictwa tej instytucji. W przypadku podjęcia decyzji w sprawie warunków stosowania niniejszego przepisu, Strona z Europy Południowo-Wschodniej bierze również pod uwagę zalecenia wydane przez Trybunał Sprawiedliwości skierowane do krajowych sądów i trybunałów w odniesieniu do wszczęcia postępowania prejudycjalnego.

3. Sprawy sporne kierowane do Trybunału Sprawiedliwości zgodnie z art. 37 ust. 3 Głównego Traktatu

Postanowienia Statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz jego regulaminu postępowania dotyczące spraw spornych kierowanych do Trybunału zgodnie z art. 273 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej mają zastosowanie, w stosownych przypadkach, do spraw spornych kierowanych do niego zgodnie z art. 37 ust. 3 Głównego Traktatu.

4. Sprawy kierowane do Trybunału Sprawiedliwości i języki

Strony z Europy Południowo-Wschodniej mają prawo do używania w postępowaniach przed Trybunałem Sprawiedliwości wchodzących w zakres niniejszego Traktatu dowolnego języka urzędowego instytucji Unii Europejskiej lub Strony z Europy Południowo-Wschodniej. Jeżeli w oficjalnym dokumencie wykorzystywany jest język, który nie jest językiem urzędowym instytucji Unii Europejskiej, należy równocześnie przedłożyć tłumaczenie na język francuski. Jeżeli Strona z Europy Południowo-Wschodniej zamierza w trakcie procedury ustnej wykorzystać język, który nie jest jednym z języków urzędowych instytucji Unii Europejskiej, strona ta zapewnia tłumaczenie symultaniczne na język francuski.

ZAŁĄCZNIK V

WKŁAD DO BUDŻETU WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ

Strony	Wkład w wartości procentowej
Unia Europejska	80,00
Republika Albanii	3,20
Bośnia i Hercegowina	3,55
Była jugosłowiańska republika Macedonii	2,88
Kosowo *	2,57
Czarnogóra	2,38
Republika Serbii	5,42

Wkładu jest podzielony na dwie części: 80 % dla Unii Europejskiej i 20 % dla sześciu Stron z Europy Południowo-Wschodniej.

20 % dla Stron z Europy Południowo-Wschodniej zostanie podzielone zgodnie z poniższym schematem: każda Strona wnosi wkład do budżetu w wysokości 2 %, a pozostałe 8 % zostanie rozdzielone między sześć Stron z Europy Południowo-Wschodniej zgodnie z ich udziałem PKB w łącznym PKB Stron z Europy Południowo-Wschodniej.

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

PROTOKÓŁ I

UREGULOWANIA PRZEJŚCIOWE POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ, Z JEDNEJ STRONY, A REPUBLIKĄ ALBANIĄ,
Z DRUGIEJ STRONY

I. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu kolejowego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Republikę Albanii, zwaną dalej „Albanią”, wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Albanię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
3. Na koniec pierwszego okresu przejściowego Albania może zwrócić się do Komisji Europejskiej o ocenę postępów zgodnie z art. 40 Traktatu Głównego, mając na względzie bezpośrednie przejście do etapu integracji rynkowej zgodnie z art. 11 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego Albania:
 - a) wdraża całe prawodawstwo kolejowe określone w załączniku I;
 - b) osiąga odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących pomocy państwa i konkurencji zawartych w umowie, o której mowa w art. 17 Traktatu Głównego, lub w załączniku III, w zależności od przypadku.
2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego Albania stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo kolejowe oraz przepisy dotyczące pomocy państwa i konkurencji, o których mowa w ust. 1.

ARTYKUŁ 3

1. Niezależnie od postanowień art. 1 ust. 1 Traktatu Głównego:
 - a) w pierwszym okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Albanii przyznaje się dostęp do infrastruktury kolejowej w Albanii;
 - b) w drugim okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Albanii zezwala się na korzystanie z praw przewozowych przewidzianych w prawodawstwie kolejowym, o którym mowa w załączniku I, w infrastrukturze kolejowej każdej innej Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

II. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu morskiego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Albanię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Albanię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego:

- a) Albania wdraża całe prawodawstwo morskie określone w załączniku I, z wyjątkiem rozporządzenia (EWG) nr 3577/92;
- b) obywatele Albanii i przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedzibę w Albanii mają prawo do przewożenia pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem w państwie członkowskim a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim lub w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej. To samo dotyczy również obywateli Albanii mających siedzibę poza Albanią oraz przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Albanią i kontrolowanych przez obywateli Albanii, jeśli ich statki są zarejestrowane w Albanii zgodnie z jej prawodawstwem.

Na zasadzie wzajemności, unijni właściciele statków również mają prawo do przewozu pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie członkowskim UE lub Albanii a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej, lub w Albanii. To samo dotyczy również obywateli państw członkowskich UE mających siedzibę poza Unią Europejską i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Unią Europejską i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego UE, jeśli ich statki są zarejestrowane w tym państwie członkowskim UE zgodnie z jego prawodawstwem.

2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego:

- a) Albania stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) Unijnym właścicielom statków eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Albanii i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Albanii przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie Albanii na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

Na zasadzie wzajemności, właścicielom statków z Albanii eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Albanii i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Albanii również przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie każdego państwa członkowskiego UE na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

III. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu wodnego śródlądowego

ARTYKUŁ 1

1. Okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Albanie wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem okresu przejściowego:

- a) Albania stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) Albania ma prawo do przewozu pasażerów lub towarów śródlądową drogą wodną między każdym portem w państwie członkowskim a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim.

PROTOKÓŁ II

UREGULOWANIA PRZEJŚCIOWE POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ, Z JEDNEJ STRONY, A BOŚNIĄ I HERCEGOWINĄ,
Z DRUGIEJ STRONY

I. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu kolejowego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
3. Na koniec pierwszego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina może zwrócić się do Komisji Europejskiej o ocenę postępów zgodnie z art. 40 Traktatu Głównego, mając na względzie bezpośrednie przejście do etapu integracji rynkowej zgodnie z art. 11 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina:
 - a) wdraża całe prawodawstwo kolejowe określone w załączniku I;
 - b) osiąga odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących pomocy państwa i konkurencji zawartych w umowie, o której mowa w art. 17 Traktatu Głównego, lub w załączniku III, w zależności od przypadku.
2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego Bośnia i Hercegowina stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo kolejowe oraz przepisy dotyczące pomocy państwa i konkurencji, o których mowa w ust. 1.

ARTYKUŁ 3

1. Niezależnie od postanowień art. 1 ust. 1 Traktatu Głównego:
 - a) w pierwszym okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Bośni i Hercegowinie przyznaje się dostęp do infrastruktury kolejowej w Bośni i Hercegowinie;
 - b) w drugim okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Bośni i Hercegowinie zezwala się na korzystanie z praw przewozowych przewidzianych w prawodawstwie kolejowym, o którym mowa w załączniku I, w infrastrukturze kolejowej każdej innej Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

II. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu morskiego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego:

- a) Bośnia i Hercegowina wdraża całe prawodawstwo morskie określone w załączniku I, z wyjątkiem rozporządzenia (EWG) nr 3577/92;
- b) obywatele Bośni i Hercegowiny i przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedzibę w Bośni i Hercegowinie mają prawo do przewożenia pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem w państwie członkowskim a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim lub w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej. To samo dotyczy również obywateli Bośni i Hercegowiny mających siedzibę poza Bośnią i Hercegowiną i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Bośnią i Hercegowiną i kontrolowanych przez obywateli Bośni i Hercegowiny, jeśli ich statki są zarejestrowane w Bośni i Hercegowinie zgodnie z jej prawodawstwem.

Na zasadzie wzajemności, Unijni właściciele statków również mają prawo do przewozu pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie członkowskim UE lub Bośnią i Hercegowiną a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej, lub w Bośni i Hercegowinie. To samo dotyczy również obywateli państw członkowskich UE mających siedzibę poza Unią Europejską i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Unią Europejską i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego UE, jeśli ich statki są zarejestrowane w tym państwie członkowskim UE zgodnie z jego prawodawstwem.

2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego:

- a) Bośnia i Hercegowina stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) unijnym właścicielom statków eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Bośni i Hercegowinie i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Bośni i Hercegowiny przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie Bośni i Hercegowiny na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

Na zasadzie wzajemności, właścicielom statków z Bośni i Hercegowiny eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Bośni i Hercegowinie i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Bośni i Hercegowiny również przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie każdego państwa członkowskiego UE na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

III. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu wodnego śródlądowego

ARTYKUŁ 1

1. Okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Bośnię i Hercegowinę wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem okresu przejściowego:

- a) Bośnia i Hercegowina stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
 - b) Bośnia i Hercegowina ma prawo do przewozu pasażerów lub towarów śródlądową drogą wodną między każdym portem w państwie członkowskim UE a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim.
-

PROTOKÓŁ III

UREGULOWANIA PRZEJŚCIOWE POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ, Z JEDNEJ STRONY, A BYŁĄ JUGOSŁOWIAŃSKĄ
REPUBLIKĄ MACEDONII, Z DRUGIEJ STRONY

I. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu kolejowego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez byłą jugosłowiańską republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez byłą jugosłowiańską republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
3. Na koniec pierwszego okresu przejściowego była jugosłowiańska republika Macedonii może zwrócić się do Komisji Europejskiej o ocenę postępów zgodnie z art. 40 Traktatu Głównego, mając na względzie bezpośrednie przejście do etapu integracji rynkowej zgodnie z art. 11 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego była jugosłowiańska republika Macedonii:
 - a) wdraża całe prawodawstwo kolejowe określone w załączniku I;
 - b) osiąga odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących pomocy państwa i konkurencji zawartych w umowie, o której mowa w art. 17 Traktatu Głównego, lub w załączniku III, w zależności od przypadku.
2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego była jugosłowiańska republika Macedonii stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo kolejowe oraz przepisy dotyczące pomocy państwa i konkurencji, o których mowa w ust. 1.

ARTYKUŁ 3

1. Niezależnie od postanowień art. 1 ust. 1 Traktatu Głównego:
 - a) w pierwszym okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii przyznaje się dostęp do infrastruktury kolejowej w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii;
 - b) w drugim okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii zezwala się na korzystanie z praw przewozowych przewidzianych w prawodawstwie kolejowym, o którym mowa w załączniku I, w infrastrukturze kolejowej każdej innej Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

II. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu morskiego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez byłą jugosłowiańską republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez byłą jugosłowiańską republikę Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego:

- a) była jugosłowiańska republika Macedonii wdraża całe prawodawstwo morskie określone w załączniku I, z wyjątkiem rozporządzenia (EWG) nr 3577/92;
- b) obywatele byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii i przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedzibę w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii mają prawo do przewożenia pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem w państwie członkowskim UE a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim UE lub w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej. To samo dotyczy również obywateli byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii mających siedzibę poza była jugosłowiańska republika Macedonii i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza była jugosłowiańska republika Macedonii i kontrolowanych przez obywateli byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii, jeśli ich statki są zarejestrowane w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii zgodnie z jej prawodawstwem.

Na zasadzie wzajemności, unijni właściciele statków również mają prawo do przewozu pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie członkowskim UE lub byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej, lub w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii. To samo dotyczy również obywateli państw członkowskich UE mających siedzibę poza Unią Europejską i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Unią Europejską i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego UE, jeśli ich statki są zarejestrowane w tym państwie członkowskim UE zgodnie z jego prawodawstwem.

2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego:

- a) była jugosłowiańska republika Macedonii stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) unijnym właścicielom statków eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

Na zasadzie wzajemności, właścicielom statków z byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii również przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie każdego państwa członkowskiego na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

III. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu wodnego śródlądowego

ARTYKUŁ 1

1. Okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez była jugosłowiańska republika Macedonii wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

Przed końcem okresu przejściowego:

- a) była jugosłowiańska republika Macedonii stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) była jugosłowiańska republika Macedonii ma prawo do przewozu pasażerów lub towarów śródlądową drogą wodną między każdym portem w państwie członkowskim UE a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim.

PROTOKÓŁ IV

UREGULOWANIA PRZEJŚCIOWE POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ, Z JEDNEJ STRONY, A KOSOWEM *, Z DRUGIEJ STRONY

I. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu kolejowego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Kosowo wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Kosowo wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
3. Na koniec pierwszego okresu przejściowego Kosowo może zwrócić się do Komisji Europejskiej o ocenę postępów zgodnie z art. 40 Traktatu Głównego, mając na względzie bezpośrednie przejście do etapu integracji rynkowej zgodnie z art. 11 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego Kosowo:
 - a) wdraża całe prawodawstwo kolejowe określone w załączniku I;
 - b) osiąga odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących pomocy państwa i konkurencji zawartych w umowie, o której mowa w art. 17 Traktatu Głównego, lub w załączniku III, w zależności od przypadku.
2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego Kosowo stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo kolejowe oraz przepisy dotyczące pomocy państwa i konkurencji, o których mowa w ust. 1.

ARTYKUŁ 3

1. Niezależnie od postanowień art. 1 ust. 1 Traktatu Głównego:
 - a) w pierwszym okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Kosowie przyznaje się dostęp do infrastruktury kolejowej w Kosowie;
 - b) w drugim okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Kosowie zezwala się na korzystanie z praw przewozowych przewidzianych w prawodawstwie kolejowym, o którym mowa w załączniku I, w infrastrukturze kolejowej każdej innej Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

II. Warunki odnoszące się do transportu drogowego

Unia Europejska i Kosowo uzgadniają, że niezależnie od postanowień art. 61 ust. 1 Układu o stabilizacji i stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Kosowem (*), z drugiej strony⁽¹⁾, jego rozdział III dotyczący ruchu tranzytowego nadal ma zastosowanie po wejściu w życie Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową.

III. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu morskiego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Kosowo wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Kosowo wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

⁽¹⁾ Dz.U. UE L 71 z 16.3.2016, s. 3.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego:

- a) Kosowo wdraża całe prawodawstwo morskie określone w załączniku I, z wyjątkiem rozporządzenia (EWG) nr 3577/92;
- b) obywatele Kosowa i przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedzibę w Kosowie mają prawo do przewożenia pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem w państwie członkowskim UE a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim UE lub w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej. To samo dotyczy również obywateli Kosowa mających siedzibę poza Kosowem oraz przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Kosowem i kontrolowanych przez obywateli Kosowa, jeśli ich statki są zarejestrowane w Kosowie zgodnie z jego prawodawstwem.

Na zasadzie wzajemności, unijni właściciele statków również mają prawo do przewozu pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie członkowskim UE lub Kosowie a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej, lub w Kosowie. To samo dotyczy również obywateli państw członkowskich UE mających siedzibę poza Unią Europejską i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Unią Europejską i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego UE, jeśli ich statki są zarejestrowane w tym państwie członkowskim UE zgodnie z jego prawodawstwem.

2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego:

- a) Kosowo stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) unijnym właścicielom statków eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Kosowie i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Kosowa przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie Kosowa na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

Na zasadzie wzajemności, właścicielom statków z Kosowa eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Kosowie i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Kosowa również przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie każdego państwa członkowskiego UE na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

IV. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu wodnego śródlądowego

ARTYKUŁ 1

1. Okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Kosowo wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

Przed końcem okresu przejściowego:

- a) Kosowo stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
 - b) Kosowo ma prawo do przewozu pasażerów lub towarów śródlądową drogą wodną między każdym portem w państwie członkowskim a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim UE.
-

PROTOKÓŁ V

UREGULOWANIA PRZEJŚCIOWE POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ, Z JEDNEJ STRONY, A CZARNOGÓRĄ, Z DRUGIEJ STRONY

I. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu kolejowego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Czarnogórę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Czarnogórę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
3. Na koniec pierwszego okresu przejściowego Czarnogóra może zwrócić się do Komisji Europejskiej o ocenę postępów zgodnie z art. 40 Traktatu Głównego, mając na względzie bezpośrednie przejście do etapu integracji rynkowej zgodnie z art. 11 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego Czarnogóra:
 - a) wdraża całe prawodawstwo kolejowe określone w załączniku I;
 - b) osiąga odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących pomocy państwa i konkurencji zawartych w umowie, o której mowa w art. 17 Traktatu Głównego, lub w załączniku III, w zależności od przypadku.
2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego Czarnogóra stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo kolejowe oraz przepisy dotyczące pomocy państwa i konkurencji, o których mowa w ust. 1.

ARTYKUŁ 3

1. Niezależnie od postanowień art. 1 ust. 1 Traktatu Głównego:
 - a) w pierwszym okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Czarnogórze przyznaje się dostęp do infrastruktury kolejowej w Czarnogórze;
 - b) w drugim okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Czarnogórze zezwala się na korzystanie z praw przewozowych przewidzianych w prawodawstwie kolejowym, o którym mowa w załączniku I, w infrastrukturze kolejowej każdej innej Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

II. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu morskiego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Czarnogórę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Czarnogórę wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego:

- a) Czarnogóra wdraża całe prawodawstwo morskie określone w załączniku I, z wyjątkiem rozporządzenia (EWG) nr 3577/92;
- b) obywatele Czarnogóry i przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedzibę w Czarnogórze mają prawo do przewożenia pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem w państwie członkowskim UE a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim UE lub w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej. To samo dotyczy również obywateli Czarnogóry mających siedzibę poza Czarnogórą oraz przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Czarnogórą i kontrolowanych przez obywateli Czarnogóry, jeśli ich statki są zarejestrowane w Czarnogórze zgodnie z jej prawodawstwem.

Na zasadzie wzajemności, unijni właściciele statków również mają prawo do przewozu pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie członkowskim UE lub Czarnogórze a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej, lub w Czarnogórze. To samo dotyczy również obywateli państw członkowskich UE mających siedzibę poza Unią Europejską i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Unią Europejską i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego UE, jeśli ich statki są zarejestrowane w tym państwie członkowskim UE zgodnie z jego prawodawstwem.

2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego:

- a) Czarnogóra stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) unijnym właścicielom statków eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Czarnogórze i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Czarnogóry przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie Czarnogóry na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

Na zasadzie wzajemności, właścicielom statków z Czarnogóry eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Czarnogórze i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Czarnogóry również przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie każdego państwa członkowskiego UE na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

III. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu wodnego śródlądowego

ARTYKUŁ 1

1. Okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Czarnogórę wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

Przed końcem okresu przejściowego:

- a) Czarnogóra stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
 - b) Czarnogóra ma prawo do przewozu pasażerów lub towarów śródlądową drogą wodną między każdym portem w państwie członkowskim a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim UE.
-

PROTOKÓŁ VI

UREGULOWANIA PRZEJŚCIOWE POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ, Z JEDNEJ STRONY, A REPUBLIKĄ SERBII,
Z DRUGIEJ STRONY

I. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu kolejowego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Republikę Serbii, zwaną dalej „Serbią”, wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Serbię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
3. Na koniec pierwszego okresu przejściowego Serbia może zwrócić się do Komisji Europejskiej o ocenę postępów zgodnie z art. 40 Traktatu Głównego, mając na względzie bezpośrednie przejście do etapu integracji rynkowej zgodnie z art. 11 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego Serbia:
 - a) wdraża całe prawodawstwo kolejowe określone w załączniku I;
 - b) osiąga odpowiednie postępy we wdrażaniu przepisów dotyczących pomocy państwa i konkurencji zawartych w umowie, o której mowa w art. 17 Traktatu Głównego, lub w załączniku III, w zależności od przypadku.
2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego Serbia stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo kolejowe oraz przepisy dotyczące pomocy państwa i konkurencji, o których mowa w ust. 1.

ARTYKUŁ 3

1. Niezależnie od postanowień art. 1 ust. 1 Traktatu Głównego:
 - a) w pierwszym okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Serbii przyznaje się dostęp do infrastruktury kolejowej w Serbii;
 - b) w drugim okresie przejściowym przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym licencję wydaną w Serbii zezwala się na korzystanie z praw przewozowych przewidzianych w prawodawstwie kolejowym, o którym mowa w załączniku I, w infrastrukturze kolejowej każdej innej Strony z Europy Południowo-Wschodniej.

II. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu morskiego

ARTYKUŁ 1

1. Pierwszy okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Serbię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 1 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.
2. Drugi okres przejściowy obowiązuje od momentu zakończenia pierwszego okresu przejściowego do czasu spełnienia przez Serbię wszystkich warunków określonych w art. 2 ust. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

1. Przed końcem pierwszego okresu przejściowego:

- a) Serbia wdraża całe prawodawstwo morskie określone w załączniku I, z wyjątkiem rozporządzenia (EWG) nr 3577/92;
- b) obywatele Serbii i przedsiębiorstwa żeglugowe mające siedzibę w Serbii mają prawo do przewożenia pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem w państwie członkowskim UE a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim UE lub w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej. To samo dotyczy również obywateli Serbii mających siedzibę poza Serbią oraz przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Serbią i kontrolowanych przez obywateli Serbii, jeśli ich statki są zarejestrowane w Serbii zgodnie z jej prawodawstwem.

Na zasadzie wzajemności, unijni właściciele statków również mają prawo do przewozu pasażerów lub towarów drogą morską między każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie członkowskim UE lub Serbii a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej, lub w Serbii. To samo dotyczy również obywateli państw członkowskich UE mających siedzibę poza Unią Europejską i przedsiębiorstw żeglugowych mających siedzibę poza Unią Europejską i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego, jeśli ich statki są zarejestrowane w tym państwie członkowskim UE zgodnie z jego prawodawstwem.

2. Przed końcem drugiego okresu przejściowego:

- a) Serbia stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
- b) unijnym właścicielom statków eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Serbii i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Serbii przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie Serbii na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

Na zasadzie wzajemności, właścicielom statków z Serbii eksploatującym statki zarejestrowane w państwie członkowskim UE lub w Serbii i pływające pod banderą tego państwa członkowskiego lub Serbii również przyznaje się swobodę świadczenia usług transportu morskiego w obrębie każdego państwa członkowskiego na warunkach określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 3577/92.

III. Warunki przejściowe odnoszące się do transportu wodnego śródlądowego

ARTYKUŁ 1

1. Okres przejściowy obowiązuje od wejścia w życie niniejszego Traktatu do czasu spełnienia przez Serbię wszystkich warunków określonych w art. 2 niniejszej sekcji, co jest weryfikowane w ramach oceny przeprowadzanej przez Komisję Europejską zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 40 Traktatu Głównego.

ARTYKUŁ 2

Przed końcem okresu przejściowego:

- a) Serbia stosuje niniejszy Traktat, w tym całe prawodawstwo określone w załączniku I;
 - b) Serbia ma prawo do przewozu pasażerów lub towarów śródlądową drogą wodną między każdym portem w państwie członkowskim a każdym portem lub instalacją przybrzeżną w innym państwie członkowskim UE.
-

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL