

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 13



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 63

17 stycznia 2020

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

- ★ Informacja dotycząca wejścia w życie Umowy w formie wymiany listów między Unią Europejską a Ukrainą zmieniająca preferencje handlowe w odniesieniu do mięsa drobiowego i przetworów z mięsa drobiowego przewidziane w Układzie o stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony 1
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską a rządem Nepalu dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych 2
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Nową Zelandią dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych 3
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Islamską Republiką Pakistanu dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych 4
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Republiką Panamy dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych 5
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską a Republiką Paragwaju dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych 6
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Rządem Republiki Singapuru dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych 7
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Unią Europejską a Rządem Demokratyczno-Socjalistycznej Republiki Sri Lanki dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych 8
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratach Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych 9
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Unią Gospodarczą i Walutową Afryki Zachodniej dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych 10

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.

- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Ukrainą dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych 11
- ★ Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Unią Europejską a rządem Socjalistycznej Republiki Wietnamu dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych 12

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2020/37 z dnia 16 stycznia 2020 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 1210/2003 dotyczące niektórych szczególnych ograniczeń w stosunkach gospodarczych i finansowych z Irakiem 13
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/38 z dnia 16 stycznia 2020 r. ustanawiające techniczne wymagania operacyjne dotyczące zapisu, formatu i przekazywania informacji zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2403 w sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi 15
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/39 z dnia 16 stycznia 2020 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz nadtlenosiarczanów (nadsiaraczanów) pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 18

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

- ★ Decyzja nr 2/2019 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 13 grudnia 2019 r. w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską [2020/40] 43

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 280 z dnia 31 października 2019 r.) 58
- ★ Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 280 z 31.10.2019) 59
- ★ Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 280 z 31.10.2019) 60

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

Informacja dotycząca wejścia w życie Umowy w formie wymiany listów między Unią Europejską a Ukrainą zmieniająca preferencje handlowe w odniesieniu do mięsa drobiowego i przetworów z mięsa drobiowego przewidziane w Układzie o stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony

Umowa w formie wymiany listów między Unią Europejską a Ukrainą zmieniająca preferencje handlowe w odniesieniu do mięsa drobiowego i przetworów z mięsa drobiowego przewidziane w Układzie o stowarzyszeniu między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej oraz ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, podpisana w Kijowie w dniu 30 lipca 2019 r. ⁽¹⁾ wchodzi w życie z dniem 1 lutego 2020 r., jak przewidziano w tejże umowie w formie wymiany listów, ponieważ ostatnie powiadomienie stron wpłynęło w dniu 9 stycznia 2020 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 206 z 6.8.2019, s. 3.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską a rządem Nepalu
dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych**

Umowa pomiędzy Wspólnotą Europejską a rządem Nepalu dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych, podpisana w Brukseli 23 stycznia 2009 r., weszła w życie 25 czerwca 2015 r., zgodnie z art. 9 ust. 1 tej umowy, ponieważ 25 czerwca 2015 r. złożono ostatnią notyfikację.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Nową Zelandią
dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych**

Umowa między Wspólnotą Europejską a Nową Zelandią dotycząca pewnych aspektów usług lotniczych, podpisana w Brukseli 21 czerwca 2006 r., weszła w życie 25 października 2007 r., zgodnie z art. 8 ust. 1 tej umowy, ponieważ 25 października 2007 r. złożono ostatnią notyfikację.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Islamską Republiką
Pakistanu dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych**

Umowa między Wspólnotą Europejską a Islamską Republiką Pakistanu dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych, podpisana w Brukseli w dniu 24 lutego 2009 r., weszła w życie w dniu 5 maja 2015 r., zgodnie z art. 8 ust. 1 tej umowy, ponieważ w dniu 5 maja 2015 r. złożono ostatnią notyfikację.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Republiką Panamy
dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych**

Umowa między Wspólnotą Europejską a Republiką Panamy dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych, podpisana w Panamie w dniu 1 października 2007 r., weszła w życie w dniu 3 marca 2009 r., zgodnie z art. 9 tej umowy, ponieważ w dniu 3 marca 2009 r. złożono ostatnią notyfikację.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską a Republiką
Paragwaju dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych**

Umowa pomiędzy Wspólnotą Europejską a Republiką Paragwaju dotycząca pewnych aspektów usług lotniczych, podpisana w Brukseli 22 lutego 2007 r., weszła w życie 14 grudnia 2012 r., zgodnie z art. 9 ust. 1 tej umowy, ponieważ 14 grudnia 2012 r. złożono ostatnią notyfikację.

Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Rządem Republiki Singapuru dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych

Umowa między Wspólnotą Europejską a Rządem Republiki Singapuru dotycząca pewnych aspektów usług lotniczych, podpisana w Luksemburgu 9 czerwca 2006 r., weszła w życie 30 września 2016 r., zgodnie z art. 7 ust. 1 tej umowy, ponieważ 30 września 2016 r. złożono ostatnią notyfikację.

Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Unią Europejską a Rządem Demokratyczno-Socjalistycznej Republiki Sri Lanki dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych

Umowa między Unią Europejską a Rządem Demokratyczno-Socjalistycznej Republiki Sri Lanki dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych, podpisana w Brukseli 27 września 2012 r., weszła w życie 4 marca 2013 r., zgodnie z art. 7 ust. 1 tej umowy, ponieważ 4 marca 2013 r. złożono ostatnią notyfikację.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi
Emiratami Arabskimi dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych**

Umowa między Wspólnotą Europejską a Zjednoczonymi Emiratami Arabskimi dotycząca pewnych aspektów usług lotniczych, podpisana w Brukseli w dniu 30 listopada 2007 r., weszła w życie w dniu 22 kwietnia 2013 r., zgodnie z art. 9 ust. 1 tej umowy, ponieważ w dniu 22 kwietnia 2013 r. złożono ostatnią notyfikację.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Unią Gospodarczą i
Walutową Afryki Zachodniej dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych**

mowa między Wspólnotą Europejską a Unią Gospodarczą i Walutową Afryki Zachodniej dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych, podpisana w Brukseli 30 listopada 2009 r., weszła w życie 21 lutego 2011 r., zgodnie z art. 9 ust. 1 tej umowy, ponieważ 21 lutego 2011 r. złożono ostatnią notyfikację.

**Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Wspólnotą Europejską a Ukrainą dotyczącej
pewnych aspektów usług lotniczych**

Umowa między Wspólnotą Europejską a Ukrainą dotycząca pewnych aspektów usług lotniczych, podpisana w Kijowie 1 grudnia 2005 r., weszła w życie 13 października 2006 r., zgodnie z art. 9 ust. 1 tej umowy, ponieważ 13 października 2006 r. złożono ostatnią notyfikację.

Informacja na temat wejścia w życie Umowy między Unią Europejską a rządem Socjalistycznej Republiki Wietnamu dotyczącej pewnych aspektów przewozów lotniczych

Umowa między Unią Europejską a rządem Socjalistycznej Republiki Wietnamu dotycząca pewnych aspektów przewozów lotniczych, podpisana w Brukseli w dniu 4 października 2010 r., weszła w życie w dniu 31 maja 2011 r., zgodnie z art. 7 ust. 1 tej umowy, ponieważ w dniu 31 maja 2011 r. złożono ostatnią notyfikację.

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/37

z dnia 16 stycznia 2020 r.

zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 1210/2003 dotyczące niektórych szczególnych ograniczeń w stosunkach gospodarczych i finansowych z Irakiem

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1210/2003 z dnia 7 lipca 2003 r. dotyczące niektórych szczególnych ograniczeń w stosunkach gospodarczych i finansowych z Irakiem oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 2465/96 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 lit. b),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Załącznik III do rozporządzenia (WE) nr 1210/2003 zawiera wykaz instytucji publicznych, korporacji i agend oraz osób fizycznych i prawnych, podmiotów byłego rządu Iraku objętych zamrożeniem funduszy i zasobów gospodarczych znajdujących się poza Irakiem w dniu 22 maja 2003 r. zgodnie z tym rozporządzeniem.
- (2) Dnia 2 stycznia 2020 r. Komitet ds. Sankcji Rady Bezpieczeństwa ONZ podjął decyzję o wykreśleniu piętnastu pozycji z wykazu osób lub podmiotów, względem których należy stosować zamrożenie funduszy i zasobów gospodarczych.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik III do rozporządzenia (WE) nr 1210/2003,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 1210/2003 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 stycznia 2020 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

⁽¹⁾ Dz.U. L 169 z 8.7.2003, s. 6.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 1210/2003 skreśla się następujące wpisy:

- „21. BAGHDAD MUNICIPALITY. Adres: Khulafa Street, Khulafa Square, Baghdad, Iraq.”
- „24. CHEMICAL, PETROCHEMICAL, MECHANICAL AND METALURGICAL TRAINING CENTRE. Adres: P.O. Box 274, Ashar, Basrah, Iraq.”
- „31. DIRECTORATE GENERAL OF MINOR PROJECTS AND RURAL ELECTRIFICATION. Adres: P.O. Box 788, Al-Karradah Al-Sharkiya, Arasat Al-Hindiya no. 81, Building No 137/327, Baghdad, Iraq.”
- „32. DIRECTORATE OF TRAINING CENTRE FOR IRON AND STEEL. Adres: P.O. Box 421, Basrah Khor Al-Zubair, Basrah, Iraq.”
- „77. MECHANICAL TRAINING CENTRE/NASSIRIYA. Adres: P.O. Box 65, Nassiriyah, Nassiriyah, Iraq.”
- „144. STATE ENTERPRISE FOR MECHANICAL INDUSTRIES. Adresy: a) P.O. Box 5763, Iskandariya, Iraq; b) P.O. Box 367, Iskandariyah-Babylon Governate, Iraq.”
- „146. STATE ENTERPRISE FOR PHOSPHATES. Adresy: a) P.O. Box 5954, East Gate, Sadoon St., Baghdad, Iraq; b) P.O. Box 5954, South Gate, Al-Kaim, Anbar, Baghdad, Iraq.”
- „156. STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL MARKETING. Adres: Eastern Karrda, Baghdad, Iraq.”
- „172. STATE ORGANIZATION FOR AGRICULTURAL MARKETING. Adres: Karkh, Nisoor Square, Baghdad, Iraq.”
- „173. STATE ORGANIZATION FOR AGRICULTURAL MECHANIZATION AND AGRICULTURAL SUPPLIES (alias a) STATE ORGANIZATION FOR AGRICULTURAL MECHANIZATION, b) STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL MECHANIZATION, c) CENTRE FOR AGRICULTURAL MECHANIZATION, d) STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL SUPPLIES). Adresy: a) P.O. Box 26028, Waziriya, opp Al Bakr University, Baghdad, Iraq; b) P.O. Box 96101, Abu Nuvas St., Baghdad, Iraq; c) P.O. Box 26061, Al Wazeria, Baghdad, Iraq; Swaira-Hafria, Wasst Muhafadha, Iraq; d) P.O. Box 1045, Waziriyah, Baghdad, Iraq.”
- „178. STATE ORGANISATION FOR ELECTRICITY (alias a) STATE ORGANISATION OF ELECTRICITY, SOUTHERN ELECTRICAL REGION; b) STATE ORGANISATION OF ELECTRICITY / DEPARTMENT OF COMPUTING AND STATISTICS). Adresy: a) Off Jumhuriya St/Building 166, Nafoura Square, P.O. Box 5796, Baghdad, Iraq; b) P.O. Box 230, Basrah, Iraq; c) P.O. Box 14171 Jumhuriya St., Maidan Building No. 9, Baghdad, Iraq.”
- „181. STATE ORGANIZATION FOR FOOD INDUSTRIES. Adres: P.O. Box 2301, Alwiya, Camp Sarah Khatoon, Baghdad, Iraq.”
- „190. STATE ORGANIZATION OF HOUSING. Adres: P.O. Box 5824, Jumhuriya Street, Baghdad, Iraq.”
- „199. STEEL AND TIMBER STATE ENTERPRISE (alias STATE TRADING ENTERPRISE FOR STEEL AND TIMBER). Adres: Arasat Al Hindya St., Salman Daoud Al Haydar Building, P.O. Box 602, Baghdad, Iraq.”
- „202. VOCATIONAL TRAINING CENTRE FOR ENGINEERING AND METALLIC INDUSTRIES (alias VOCATIONAL TRAINING CENTRE FOR ENGINEERING). Adres: Iskandariya-Babil, Iraq.”
-

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/38**z dnia 16 stycznia 2020 r.****ustanawiające techniczne wymogi operacyjne dotyczące zapisu, formatu i przekazywania informacji zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady(UE) 2017/2403 w sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2403 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi oraz uchylecia rozporządzenia Rady (WE) nr 1006/2008 ⁽¹⁾ („rozporządzenie SMEFF”), w szczególności jego art. 40 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie SMEFF przewiduje przyjęcie aktów wykonawczych ustanawiających techniczne wymogi operacyjne dotyczące zapisu, formatu i przekazywania informacji, o których mowa w tytułach II, III i IV tego rozporządzenia.
- (2) Art. 40 rozporządzenia SMEFF stanowi, że wymiana informacji, o których mowa w tytułach II, III i IV tego rozporządzenia, odbywa się w formie elektronicznej. Należy ustanowić wymogi dotyczące elektronicznego wypełniania i przekazywania tych danych oraz określić ich format, a także ustanowić procedurę zmiany formatu.
- (3) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/218 ⁽²⁾ zobowiązuje państwa członkowskie do przekazywania Komisji informacji dotyczących własności, charakterystyki statków i narzędzi oraz działalności unijnych statków rybackich pływających pod ich banderą. Informacje dostępne w tej bazie danych powinny być wykorzystywane w ramach wymiany informacji na temat upoważnień do połowów zgodnie z wymogami rozporządzenia SMEFF.
- (4) Informacje zawarte w unijnej bazie danych dotyczącej upoważnień do połowów, ustanowionej zgodnie z art. 39 rozporządzenia SMEFF, mogą zawierać dane osobowe, w tym identyfikatory statków oraz nazwy/nazwiska i dane kontaktowe właścicieli statków. Przetwarzanie takich danych osobowych jest niezbędne do skutecznego zarządzania danymi i wymiany informacji zgodnie z wymogami rozporządzenia SMEFF. Przez cały czas i na wszystkich poziomach należy zapewnić przestrzeganie obowiązków ochrony danych osobowych określonych w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 ⁽³⁾ i (UE) 2016/679 ⁽⁴⁾. Aby zapewnić zrównoważone zarządzanie zewnętrzną flotą rybacką i działalnością połowową prowadzoną na wodach UE przez statki pływające pod banderą państwa trzeciego, należy przechowywać dane przez okres 10 lat. W niektórych przypadkach dane należy przechowywać przez okres dłuższy niż 10 lat.
- (5) Państwom członkowskim należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie krajowych systemów do nowych wymogów dotyczących danych, określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Rybołówstwa i Akwakultury,

⁽¹⁾ Dz.U. L 347 z 28.12.2017, s. 81.⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/218 z dnia 6 lutego 2017 r. w sprawie rejestru floty rybackiej UE (Dz.U. L 34 z 9.2.2017, s. 9).⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia techniczne wymogi operacyjne dotyczące zapisu, formatu i przekazywania informacji, o których mowa w art. 40 ust. 2 rozporządzenia SMEFF.

Artykuł 2

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 rozporządzenia SMEFF.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się ponadto następujące definicje:
 - a) „unijna baza danych dotycząca floty rybackiej” oznacza rejestr prowadzony przez Komisję, zawierający informacje o wszystkich unijnych statkach rybackich zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2017/218 i uzupełniony dodatkowymi szczegółami dotyczącymi statku, wymaganymi we wnioskach o wydanie upoważnienia do połowów na mocy rozporządzenia SMEFF;
 - b) „unijna baza danych dotycząca upoważnień do połowów” oznacza bazę danych utworzoną zgodnie z art. 39 rozporządzenia SMEFF w celu zapewnienia wymiany informacji, o których mowa w tytułach II i III tego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ II

INFORMACJE W UNIJNEJ BAZIE DANYCH DOTYCZĄCEJ UPOWAŻNIEŃ DO POŁOWÓW

Artykuł 3

Wnioski o wydanie upoważnienia

1. Przy składaniu wniosków o wydanie upoważnień do połowów zgodnie z art. 39 ust. 3 rozporządzenia SMEFF państwa członkowskie i państwa trzecie składają jeden wniosek na statek, na umowę, na kategorię połowów i na okres.
2. Informacje dotyczące statków dostępne w unijnej bazie danych dotyczącej floty rybackiej są wykorzystywane przez unijną bazę danych dotyczącą upoważnień do połowów w celu zapewnienia wymiany danych dotyczących upoważnień do połowów zgodnie z wymogami rozporządzenia SMEFF.

Artykuł 4

Format wymienianych informacji

1. Formatem informacji wymienianych między państwami członkowskimi, państwami trzecimi i Komisją zgodnie z art. 11, 18, 22 i 25 rozporządzenia SMEFF jest standard XSD FLAP (*Fishing License Authorization & Permit*) oparty na normie P1000-9 z protokołu ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącej wymiany danych na temat rybołówstwa (UN/FLUX).
2. Pola danych, podstawowe elementy i dobrze sformatowane komunikaty XML (*Extensible Markup Language*) są zgodne z definicją schematu XML (XSD) na podstawie katalogów norm UN/FLUX.
3. Należy używać schematu XSD i kodów figurujących w rejestrze danych referencyjnych na stronie internetowej Komisji Europejskiej poświęconej rybołówstwu.

4. Państwa członkowskie korzystają z dostępnego na stronie internetowej Komisji Europejskiej poświęconej rybołówstwu dokumentu dotyczącego wdrażania FLAP w celu zapewnienia przekazywania prawidłowych komunikatów i stosowania prawidłowych procedur w odniesieniu do unijnej bazy danych dotyczącej upoważnień do połowów.

Artykuł 5

Przekazywanie komunikatów

1. Przekazywanie komunikatów jest w pełni zautomatyzowane i natychmiastowe, z wykorzystaniem warstwy transportowej służącej do wymiany danych dotyczących rybołówstwa udostępnionej przez Komisję.
2. Nadawca odpowiada za przekazywanie komunikatów zgodnie z uzgodnionymi zasadami zatwierdzania i weryfikacji określonymi w dokumencie dotyczącym wdrażania FLAP.
3. Odbiorca komunikatu informuje nadawcę o odbiorze i walidacji oraz weryfikacji wyników komunikatu za pomocą komunikatu zwrotnego.

Artykuł 6

Zmiany do formatów XML i dokumenty wykonawcze

1. Służby Komisji w porozumieniu z państwami członkowskimi podejmują decyzję o wprowadzeniu zmian do formatu XML opartego na normie UN/FLUX FLAP oraz do dokumentu dotyczącego wdrażania FLAP.
2. Zmiany, o których mowa w ust. 1, wchodzi w życie nie wcześniej niż 6 miesięcy i nie później niż 18 miesięcy po podjęciu decyzji w ich sprawie. Terminy określone są przez służby Komisji w porozumieniu z państwami członkowskimi.

Artykuł 7

Dane osobowe

Dane osobowe zawarte w unijnej bazie danych dotyczącej upoważnień do połowów nie są przechowywane przez okres dłuższy niż 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, gdy dane osobowe są niezbędne do przeprowadzenia działań następczych związanych z postępowaniem w związku z naruszeniem przepisów, inspekcją bądź postępowaniem sądowym lub administracyjnym. W takich przypadkach dane osobowe mogą być przechowywane przez 20 lat. Jeżeli dane osobowe są zatrzymywane przez dłuższy okres, są wówczas anonimizowane.

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 8

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 grudnia 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 stycznia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/39**z dnia 16 stycznia 2020 r.****nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz nadtlenuosiarczanów (nadsiarczanów) pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej ⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 11 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA**1.1. Obowiązujące środki**

- (1) W październiku 2007 r. rozporządzeniem Rady (WE) nr 1184/2007 ⁽²⁾ Rada nałożyła ostateczne cło antydumpingowe na przywóz nadtlenuosiarczanów pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL” lub „Chiny”) („środki pierwotne”). Dwóm przedsiębiorstwom przyznano traktowanie na zasadach rynkowych („MET”), przy czym jedno z przedsiębiorstw objęto indywidualnym cłem antydumpingowym w wysokości 24,5 %. W przypadku drugiego przedsiębiorstwa stwierdzono, że nie stosuje ono dumpingu, i nie objęto go środkami. Wszystkie inne przedsiębiorstwa obowiązują stawką celną w wysokości 71,8 %. W następstwie przeglądu wygaśnięcia w grudniu 2013 r. Rada przedłużyła okres obowiązywania środków antydumpingowych rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) nr 1343/2013 ⁽³⁾ („obowiązujące środki”).

1.2. Wszczęcie przeglądu wygaśnięcia

- (2) Po publikacji zawiadomienia o zbliżającym się wygaśnięciu obowiązujących środków ⁽⁴⁾ spółki RheinPerChemie GmbH i United Initiators GmbH („wnioskodawcy”) reprezentujące 100 % łącznej unijnej produkcji nadtlenuosiarczanów złożyły wniosek o wszczęcie przeglądu wygaśnięcia. W uzasadnieniu wniosku podano, że w związku z wygaśnięciem środków istnieje prawdopodobieństwo kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody dla przemysłu Unii.
- (3) W dniu 17 grudnia 2018 r. Komisja ogłosiła w zawiadomieniu opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁵⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”) wszczęcie przeglądu wygaśnięcia środków mających zastosowanie na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.
- (4) W dniu 26 września 2019 r. Komisja z własnej inicjatywy wszczęła dochodzenie dotyczące możliwego obchodzenia obowiązujących środków antydumpingowych przez przedsiębiorstwo ABC Chemicals (Shanghai) Co. Ltd – przedsiębiorstwo, co do którego w pierwotnym dochodzeniu stwierdzono, że nie stosuje dumpingu – i poddała przywóz produktu objętego przeglądem przez to przedsiębiorstwo wymogowi rejestracji ⁽⁶⁾. Wynik przedmiotowego dochodzenia w sprawie przeglądu wygaśnięcia w żaden sposób nie przesądza o wyniku dochodzenia w sprawie obejścia środków.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21, ostatnio zmienione rozporządzeniem (UE) 2018/825 (Dz.U. L 143 z 7.6.2018, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 265 z 11.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 338 z 17.12.2013, s. 11.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 110 z 23.3.2018, s. 29.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 454 z 17.12.2018, s. 7.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1584 z dnia 25 września 2019 r. wszczynające dochodzenie dotyczące możliwego obejścia środków antydumpingowych wprowadzonych rozporządzeniem wykonawczym Rady (UE) nr 1343/2013 wobec przywozu nadtlenuosiarczanów (nadsiarczanów) pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej oraz poddające ten przywóz wymogowi rejestracji (Dz.U. L 246 z 26.9.2019, s. 19).

1.3. Dochodzenie

1.3.1. Okres objęty dochodzeniem przeglądownym i okres badany

- (5) Dochodzenie dotyczące kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu objęło okres od dnia 1 października 2017 r. do dnia 30 września 2018 r. („okres objęty dochodzeniem przeglądownym”). Badanie tendencji mających znaczenie dla oceny prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia szkody objęło okres od dnia 1 stycznia 2015 r. do końca okresu objętego dochodzeniem przeglądownym („okres badany”).

1.3.2. Zainteresowane strony

- (6) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wezwała wszystkie zainteresowane strony do udziału w dochodzeniu. W szczególności skontaktowała się z wnioskodawcami, znanymi producentami eksportującymi w ChRL, znanymi niepowiązаныmi importerami w Unii oraz władzami ChRL.
- (7) Wszystkie zainteresowane strony wezwano do przedstawienia swoich opinii i informacji oraz do dostarczenia dowodów potwierdzających zgłaszane fakty w terminach określonych w zawiadomieniu o wszczęciu. Zainteresowane strony miały również możliwość złożenia wniosku o przesłuchanie przez służby Komisji prowadzące dochodzenie lub rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu.

1.3.3. Kontrola wyrywkowa

- (8) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja oświadczyła, że może dokonać kontroli wyrywkowej producentów eksportujących z ChRL i importerów niepowiązanych zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego. Tylko jeden producent eksportujący – United Initiators (Hefei) Co. Ltd i jego spółka dominująca, United Initiators (Shanghai) Co., Ltd – zgłosił się i przedstawił wymagane informacje. W związku z tym nie było konieczne dokonanie doboru próby producentów eksportujących.
- (9) Kilku importerów zgłosiło się przy wszczęciu dochodzenia, ale żaden z nich nie zajmował się przywozem znacznych ilości produktu objętego przeglądownym w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym. Z tego względu Komisja nie dokonała kontroli wyrywkowej importerów.

1.3.4. Kwestionariusze i wizyty weryfikacyjne

- (10) Komisja udostępniła kwestionariusze wszystkim eksporterom i przesłała je producentom i użytkownikom unijnym. Komisja wysłała również kwestionariusz rządowi ChRL. Odpowiedzi otrzymano od dwóch producentów unijnych oraz jednego producenta eksportującego z ChRL.
- (11) Komisja zweryfikowała wszelkie informacje, które uznała za niezbędne do ustalenia prawdopodobieństwa kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody oraz do określenia interesu Unii. Wizyty weryfikacyjne odbyły się na terenie następujących zainteresowanych stron:
- Chiński producent eksportujący:
 - United Initiators (Hefei) Co., Ltd. i powiązane z nim przedsiębiorstwo handlowe United Initiators (Shanghai) Co., Ltd.;
 - Producenci unijni:
 - RheinPerChemie GmbH & Co. KG, Niemcy,
 - United Initiators GmbH & Co. KG, Niemcy.

1.3.5. Procedura określania wartości normalnej na podstawie art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego

- (12) W świetle wystarczających dowodów dostępnych we wniosku o dokonanie przeglądu, które wykazują istnienie znaczących zakłóceń w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego, Komisja uznała za właściwe wszczęcie przeglądu, uwzględniając art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego.

- (13) W związku z tym w celu zebrania danych niezbędnych do podjęcia decyzji o ewentualnym zastosowaniu art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja zwróciła się do wszystkich znanych producentów w ChRL o dostarczenie wymaganych w załączniku III do zawiadomienia informacji na temat materiałów stosowanych do produkcji produktu objętego przeglądem. Jedyny producent, który przesłał odpowiedź w ramach kontroli wyrывkowej, przedstawił również informacje wymagane zgodnie z załącznikiem III.
- (14) Ponadto aby uzyskać informacje uznane przez Komisję za niezbędne w toku prowadzonego przez siebie dochodzenia w odniesieniu do domniemyanych znaczących zakłóceń w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego, Komisja przesłała kwestionariusz również do rządu ChRL. W kwestionariuszu tym zwrócono się do rządu ChRL o przedstawienie swoich opinii na temat dowodów zawartych we wniosku przedstawionym przez wnioskodawców, wszelkich innych dowodów zawartych w aktach, dotyczących istnienia znaczących zakłóceń, m.in. dowodów przedstawionych w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej na potrzeby dochodzeń w sprawie ochrony handlu („sprawozdanie”) (⁷), a także na temat zasadności zastosowania art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego w rozpatrywanej sprawie. Komisja nie otrzymała od rządu ChRL żadnej odpowiedzi.
- (15) Komisja wezwała również wszystkie zainteresowane strony do przedstawienia swoich opinii i informacji oraz do dostarczenia dowodów potwierdzających stosowność zastosowania art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (16) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wskazała również, że w świetle dostępnych dowodów może zaistnieć potrzeba wyboru odpowiedniego reprezentatywnego kraju na podstawie art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego w celu ustalenia wartości normalnej na podstawie niezniekształconych cen lub wartości odniesienia.
- (17) W dniu 15 stycznia 2019 r. Komisja pierwszą notą do akt (⁸) („nota z dnia 15 stycznia”) poinformowała wszystkie zainteresowane strony o odpowiednich źródłach, z których może skorzystać w celu określenia wartości normalnej zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. e) akapit drugi rozporządzenia podstawowego. Na podstawie odpowiedzi do załącznika III do zawiadomienia o wszczęciu Komisja przedstawiła wykaz wszystkich czynników produkcji, m.in. materiałów, energii i siły roboczej, wykorzystywanych w produkcji nadtlenosiarczanów. Ponadto w oparciu o kryteria wyboru niezniekształconych cen lub wartości odniesienia Komisja na ówczesnym etapie zidentyfikowała Turcję jako najbardziej odpowiedni kraj reprezentatywny.
- (18) Komisja dała wszystkim zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia uwag. Komisja otrzymała uwagi od wnioskodawców.
- (19) Komisja odniosła się do przedstawionych uwag w drugiej nodzie (⁹) dotyczącej źródeł do celów określenia wartości normalnej z dnia 6 maja 2019 r. („nota z dnia 6 maja”). W nodzie z dnia 6 maja Komisja doprecyzowała wykaz czynników produkcji i ponowiła stwierdzenie, że Turcja jest najbardziej odpowiednim reprezentatywnym krajem na podstawie art. 2 ust. 6a lit. a) tiret pierwsze rozporządzenia podstawowego. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag. Nie otrzymano żadnych uwag.

2. PRODUKT OBJĘTY PRZEGLĄDEM I PRODUKT PODOBNY

2.1. Produkt objęty przeglądem

- (20) Produktem objętym przeglądem są nadtlenosiarczany (nadsiarczany), w tym siarczan nadtlenomonosiarczanu potasu, pochodzące z ChRL, objęte obecnie kodami CN 2833 40 00 i ex 2842 90 80 (kod TARIC 2842 90 80 20) („produkt objęty przeglądem”).
- (21) Nadtlenosiarczany używane są jako środki inicjujące lub utleniacze w wielu zastosowaniach. Do przykładowych zastosowań należą m.in. wykorzystanie ich jako inicjatory reakcji polimeryzacji w produkcji polimerów, jako środek do wytrawiania płytek obwodu drukowanego lub jako środek wybielający w produkcji kosmetyków do włosów.

2.2. Produkt podobny

- (22) Jak ustalono w toku pierwotnego dochodzenia, nadtlenosiarczany sprzedawane przez przemysł Unii w Unii, nadtlenosiarczany produkowane i sprzedawane na krajowym rynku ChRL oraz nadtlenosiarczany przywożone do Unii z ChRL posiadają takie same podstawowe właściwości fizyczne i chemiczne oraz mają takie samo przeznaczenie końcowe. Produkty te uznaje się zatem za produkty podobne w rozumieniu art. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

(⁷) Bruksela, dnia 20 grudnia 2017 r., SWD(2017) 483 final/2; dokument dostępny pod adresem: http://trade.ec.europa.eu/doc-lib/docs/2017/december/tradoc_156474.pdf

(⁸) Nota do akt z dnia 15 stycznia, nr Sherlock t19.000129 (dostępna w dokumentacji udostępnionej do wglądu).

(⁹) Nota do akt z dnia 6 maja, nr Sherlock t19.002077 (dostępna w dokumentacji udostępnionej do wglądu).

3. PRAWDOPODOBIENSTWO KONTYNUACJI LUB PONOWNEGO WYSTĄPIENIA DUMPINGU

- (23) Zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy istnieje prawdopodobieństwo, że wygaśnięcie obowiązujących środków doprowadzi do kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu z ChRL.

3.1. Kontynuacja przywozu dumpingowego w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym

3.1.1. Wartość normalna

- (24) Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia podstawowego „[p]odstawą obliczenia wartości normalnej są zwykle ceny uiszczane lub należne w zwykłym obrocie handlowym przez niezależnych nabywców w kraju wywozu”.
- (25) Zgodnie jednak z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego „w przypadku stwierdzenia [...], że ze względu na istnienie w kraju wywozu znaczących zakłóceń w rozumieniu lit. b) nie jest właściwe stosowanie cen i kosztów krajowych w tym kraju, wartość normalną konstruuje się wyłącznie na podstawie kosztów produkcji i sprzedaży odzwierciedlających niezniekształcone ceny lub wartości odniesienia” oraz „[wartość normalna] obejmuje niezniekształconą i odpowiednią kwotę kosztów administracyjnych, kosztów sprzedaży i kosztów ogólnych oraz zyski” („koszty administracyjne, koszty sprzedaży i koszty ogólne” zwane dalej „kosztami sprzedaży, kosztami ogólnymi i administracyjnymi”). Jak dokładniej wyjaśniono poniżej, w obecnym dochodzeniu Komisja stwierdziła, że w oparciu o dostępne dowody oraz ze względu na brak współpracy ze strony rządu ChRL i brak jakichkolwiek zarzutów ze strony producentów eksportujących zastosowanie art. 2 ust. 6a rozporządzenia podstawowego było właściwe.

3.1.2. Istnienie znaczących zakłóceń

3.1.2.1. Wprowadzenie

- (26) Art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego stanowi, co następuje. „[Z]naczące zakłócenia to te zakłócenia, które występują wówczas, gdy podane ceny lub koszty, w tym koszty surowców i energii, nie wynikają z działania sił rynkowych, ponieważ wywiera na nie wpływ istotna interwencja rządowa. Przy ocenie istnienia znaczących zakłóceń uwzględnia się m.in. potencjalny wpływ jednego z następujących elementów lub kilku z nich:
- rynek jest w znacznej mierze obsługiwany przez przedsiębiorstwa będące własnością władz kraju wywozu lub będące pod kontrolą lub politycznym nadzorem tych władz lub też działające zgodnie ze wskazówkami tych władz,
 - obecność przedstawicieli państwa w przedsiębiorstwach umożliwia ingerowanie w ceny lub koszty,
 - polityka publiczna lub działania publiczne, które faworyzują dostawców krajowych lub w inny sposób wpływają na działanie sił rynkowych,
 - brak, dyskryminujące stosowanie bądź niedostateczne egzekwowanie przepisów dotyczących upadłości, prawa spółek czy prawa rzeczowego,
 - zniekształcone koszty wynagrodzeń;
 - dostęp do finansowania uzyskuje się dzięki instytucjom, które wdrazają cele polityki publicznej lub w inny sposób nie działają niezależnie od państwa;”.
- (27) Wynika z tego, że oceniając istnienie znaczących zakłóceń zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego, uwzględnia się potencjalny wpływ jednego ze wspomnianych powyżej elementów lub większej ich liczby na ceny i koszty produktu objętego przeglądem w kraju wywozu. Wspomniany wykaz nie ma jednak charakteru kumulatywnego, nie wszystkie wymienione w nim elementy muszą zostać wzięte pod uwagę, aby stwierdzić istnienie znaczących zakłóceń. Ponadto te same okoliczności faktyczne mogą posłużyć do wykazania istnienia jednego elementu z wykazu lub większej ich liczby. Wszelkie wnioski dotyczące znaczących zakłóceń w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. a) muszą zostać wyciągnięte na podstawie wszystkich dostępnych dowodów. Ogólna ocena istnienia zakłóceń może również uwzględniać ogólny kontekst i sytuację w kraju wywozu.
- (28) Art. 2 ust. 6a lit. c) rozporządzenia podstawowego stanowi, że „jeśli Komisja ma uzasadnione przesłanki świadczące o możliwości istnienia znaczących zakłóceń, o których mowa w lit. b), w jakimś kraju lub w jakimś sektorze w tym kraju, oraz jeśli jest to stosowne dla skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia, Komisja przygotowuje, udostępnia publicznie i regularnie aktualizuje sprawozdanie opisujące okoliczności rynkowe, o których mowa w lit. b), panujące w tym kraju lub sektorze”.

- (29) Zgodnie z tym przepisem Komisja wydała sprawozdanie (zob. motywy 14), w którym wykazano istnienie istotnej interwencji rządowej na wielu poziomach gospodarki w ChRL, w tym konkretne zakłócenia w zakresie wielu kluczowych czynników produkcji (takich jak grunty, energia elektryczna, kapitał, surowce i siła robocza), a także w określonych sektorach, w tym w sektorze nadtlenującym. Sprawozdanie to umieszczono w aktach dochodzenia na etapie wszczęcia postępowania.
- (30) Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia („wniosek”) dostarczył dodatkowych dowodów na istnienie znaczących zakłóceń w sektorze nadtlenującym w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b), które stanowią uzupełnienie sprawozdania. Wnioskodawcy przedstawili dowody na to, że na produkcję i sprzedaż produktu objętego przeglądem mają wpływ (przynajmniej potencjalnie) zakłócenia wskazane w sprawozdaniu, w szczególności wysoki poziom ingerencji państwa w sektor nadtlenujący.

3.1.2.2. Znaczące zakłócenia wpływające na ceny i koszty krajowe w ChRL: ogólny kontekst gospodarczy

- (31) Chiński system gospodarczy bazuje na koncepcji „socjalistycznej gospodarki rynkowej”. Koncepcja ta jest zapisana w chińskiej konstytucji i określa zarządzanie gospodarką ChRL. Podstawową zasadą jest „socjalistyczna własność publiczna środków produkcji, a mianowicie własność całego narodu i zbiorowa własność ludu pracującego”. Gospodarka państwowa stanowi „wiodącą siłę gospodarki narodowej”, a państwo posiada mandat „do zapewnienia poprawy sytuacji gospodarczej i wzrostu gospodarczego”⁽¹⁰⁾. W związku z tym ogólna struktura chińskiej gospodarki nie tylko pozwala na znaczące interwencje rządowe w gospodarkę, ale wyraźnie sankcjonuje takie interwencje. Pojęcie nadrzędności własności publicznej wobec własności prywatnej przenika cały system prawny i stanowi ogólną zasadę podkreślaną we wszystkich głównych aktach prawnych. Podstawowym przykładem jest chińskie prawo rzeczowe: odnosi się ono do podstawowego etapu socjalizmu i powierza państwu utrzymanie podstawowego systemu gospodarczego, w ramach którego własność publiczna odgrywa dominującą rolę. Inne formy własności są tolerowane, a prawo zezwala na ich rozwój obok własności państwowej⁽¹¹⁾.
- (32) Ponadto zgodnie z prawem chińskim socjalistyczna gospodarka rynkowa jest rozwijana pod przywództwem Komunistycznej Partii Chin („KPCh”). Struktury państwa chińskiego i KPCh są ze sobą powiązane na każdym poziomie (prawnym, instytucjonalnym, osobowym), tworząc podstawową strukturę, w której nie można odróżnić ról KPCh i państwa. W wyniku zmiany chińskiej konstytucji w marcu 2018 r. jeszcze bardziej podkreślono wiodącą rolę KPCh, potwierdzając ją w tekście art. 1 konstytucji. Po już istniejącym pierwszym zdaniu przepisu: „[s]ystem socjalistyczny jest podstawowym systemem Chińskiej Republiki Ludowej” dodano nowe zdanie w brzmieniu: „[p]odstawową cechą chińskiego socjalizmu jest przywództwo Komunistycznej Partii Chin”⁽¹²⁾. Świadczy to o skali kontroli KPCh nad systemem gospodarczym ChRL. Ta kontrola rządowa jest nierozdzielnie związana z systemem chińskim, a jej zakres jest większy niż w innych państwach, w których szeroka kontrola makroekonomiczna sprawowana przez rządy jest ograniczona działaniem sił rynkowych.
- (33) Po pierwsze, na poziomie ogólnej kontroli administracyjnej kierunek chińskiej gospodarki wyznacza się w ramach złożonego systemu planowania przemysłowego, który ma wpływ na wszystkie rodzaje działalności gospodarczej w państwie. Wszystkie te plany obejmują kompleksowy i złożony model sektorów i przekrojowych strategii obejmujący wszystkie szczeble administracji. Plany na szczeblu prowincji są szczegółowe, natomiast w planach krajowych wyznacza się szersze cele. W planach określa się również środki służące wspieraniu odpowiednich gałęzi przemysłu/sektorów, a także ramy czasowe, w jakich cele muszą zostać osiągnięte. W niektórych planach wyznaczono wyraźne cele w zakresie produkcji. Zgodnie z planami poszczególne sektory lub projekty przemysłowe są traktowane jako (pozytywne lub negatywne) priorytety zgodnie z priorytetami rządu i przypisuje się im konkretne cele w zakresie rozwoju (modernizacja przemysłu, ekspansja międzynarodowa itp.). Podmioty gospodarcze, zarówno prywatne, jak i państwowe, muszą skutecznie dostosowywać swoją działalność do realiów narzuconych w ramach systemu planowania. Jest to spowodowane nie tylko wiążącym charakterem planów, ale również faktem, że odpowiednie władze chińskie na wszystkich szczeblach władzy stosują się do systemu planów i odpowiednio wykorzystują przyznane im uprawnienia, w związku z czym podmioty gospodarcze są zmuszone do przestrzegania priorytetów określonych w planach⁽¹³⁾.

⁽¹⁰⁾ Sprawozdanie, s. 6–7.

⁽¹¹⁾ Sprawozdanie, s. 10.

⁽¹²⁾ Zob. <http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=311950&lib=law>.

⁽¹³⁾ Sprawozdanie, s. 41 i 73–74.

- (34) Po drugie, na poziomie przydziału środków finansowych system finansowy Chin jest zdominowany przez banki komercyjne będące własnością państwa. Ustanawiając i wdrażając swoją politykę kredytową, banki te muszą raczej dostosować się do celów polityki przemysłowej rządu, a nie oceniać przede wszystkim korzyści gospodarcze danego projektu (zob. również sekcja 3.3.2.9 poniżej) ⁽¹⁴⁾. To samo dotyczy pozostałych elementów chińskiego systemu finansowego, takich jak rynki akcji, rynki obligacji, rynki niepublicznych instrumentów kapitałowych itp. Chociaż te obszary sektora finansowego mają mniejsze znaczenie niż sektor bankowy, ich instytucjonalna i operacyjna struktura nie jest nastawiona na maksymalizację skutecznego funkcjonowania rynków finansowych, lecz na zapewnienie kontroli i umożliwienie interwencji państwa i KPCh ⁽¹⁵⁾.
- (35) Po trzecie, na poziomie otoczenia regulacyjnego interwencje państwa w zakresie gospodarki przyjmują różne formy. Na przykład przepisy dotyczące zamówień publicznych są regularnie wykorzystywane do osiągania celów politycznych innych niż efektywność gospodarcza, co podważa zasady rynkowe w tym obszarze. Mające zastosowanie ustawodawstwo przewiduje w szczególności, że zamówienia publiczne są udzielane w celu ułatwienia osiągnięcia celów wyznaczonych w ramach polityki państwa. Charakter tych celów pozostaje jednak niezdefiniowany, co pozostawia organom decyzyjnym szeroki margines swobody ⁽¹⁶⁾. Podobnie w obszarze inwestycji rząd ChRL utrzymuje znaczącą kontrolę i wpływ, jeżeli chodzi o miejsce przeznaczenia oraz wielkość inwestycji zarówno państwowych, jak i prywatnych. Kontrola inwestycji oraz różne zachęty, ograniczenia i zakazy dotyczące inwestycji są wykorzystywane przez władze jako ważne narzędzie wspierania celów polityki przemysłowej, takich jak utrzymanie kontroli państwa nad kluczowymi sektorami lub wzmocnienie przemysłu krajowego ⁽¹⁷⁾.
- (36) Podsumowując, chiński model gospodarczy opiera się na pewnych podstawowych zasadach, które zapewniają liczne interwencje rządowe i sprzyjają takim interwencjom. Tak duża skala interwencji rządowych jest sprzeczna z zasadą swobodnego działania mechanizmów rynkowych, co zakłóca proces skutecznej alokacji zasobów zgodnie z zasadami rynkowymi ⁽¹⁸⁾.

3.1.2.3. Znaczące zakłócenia zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. b) tiret pierwsze rozporządzenia podstawowego: rynek jest w znacznej mierze obsługiwany przez przedsiębiorstwa będące własnością władz kraju wywozu lub będące pod kontrolą lub politycznym nadzorem tych władz lub też działające zgodnie ze wskazówkami tych władz

- (37) Przedsiębiorstwa będące własnością państwa, przedsiębiorstwa kontrolowane przez państwo oraz przedsiębiorstwa działające pod nadzorem politycznym państwa lub zgodnie z jego wytycznymi stanowią istotną część gospodarki ChRL.
- (38) Jedyny chiński producent nadtlenosiarczanów, który współpracował z Komisją w niniejszym dochodzeniu, jest przedsiębiorstwem prywatnym. Komisja nie posiada dokładnych informacji dotyczących struktury własności innych przedsiębiorstw działających w sektorze nadtlenosiarczanowym w ChRL.
- (39) Jeżeli chodzi o kontrolę i nadzór nad polityką sprawowane przez państwo lub wytyczne wydane przez państwo, rząd i KPCh utrzymują struktury zapewniające im możliwość nieustannego wywierania wpływu na przedsiębiorstwa. Władze państwowe (a pod wieloma względami również KPCh) nie tylko aktywnie opracowują ogólne strategie gospodarcze dla poszczególnych przedsiębiorstw i nadzorują ich wdrażanie, ale również roszczą sobie prawa do brania udziału w procesie podejmowania decyzji operacyjnych przez przedsiębiorstwa. Elementy świadczące o istnieniu kontroli rządu nad przedsiębiorstwami w sektorze nadtlenosiarczanowym zostały omówione bardziej szczegółowo w sekcji 3.1.2.4 poniżej. Z uwagi na opisaną poniżej dużą skalę kontroli rządu i interwencji rządowych w sektorze chemicznym nawet prywatni producenci nadtlenosiarczanów nie mogą prowadzić w nim działalności na warunkach rynkowych.

3.1.2.4. Znaczące zakłócenia zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. b) tiret drugie rozporządzenia podstawowego: obecność przedstawicieli państwa w przedsiębiorstwach umożliwia ingerowanie w ceny lub koszty

- (40) Rząd ChRL posiada możliwość ingerowania w ceny i koszty dzięki obecności przedstawicieli państwa w przedsiębiorstwach. Zgodnie z chińskim ustawodawstwem komórki KPCh tworzone zarówno w przedsiębiorstwach państwowych, jak i w przedsiębiorstwach prywatnych, stanowią kolejny kanał umożliwiający państwu ingerowanie w proces podejmowania decyzji biznesowych. Zgodnie z chińskim prawem spółek w każdym przedsiębiorstwie należy utworzyć organ KPCh (w którym zasiadać będzie co najmniej trzech członków KPCh, zgodnie z konstytucją KPCh) ⁽¹⁹⁾; przedsiębiorstwa są ponadto zobowiązane do stworzenia warunków zapewniających temu organowi partyjnemu możliwość skutecznego działania. Napływające informacje sugerują również, że KPCh wywiera presję na przedsiębiorstwa prywatne, nakłaniając je do kierowania się „patriotyzmem” i postępowania zgodnie z polityką par-

⁽¹⁴⁾ Sprawozdanie, s. 120–121.

⁽¹⁵⁾ Sprawozdanie, s. 122–135.

⁽¹⁶⁾ Sprawozdanie, s. 167–168.

⁽¹⁷⁾ Sprawozdanie, s. 169–170 i 200–201.

⁽¹⁸⁾ Sprawozdanie, s. 15–16, 50, 84 i 108–109.

⁽¹⁹⁾ Sprawozdanie, s. 26.

tii⁽²⁰⁾. Informacje z 2017 r. wskazują, że komórki partyjne istniały w 70 % spośród około 1,86 mln przedsiębiorstw prywatnych, a organizacje KPCh wywierają coraz większą presję na zapewnienie im możliwości podejmowania ostatecznych decyzji biznesowych w przedsiębiorstwach, w których je utworzono⁽²¹⁾. Wspomniane przepisy mają ogólne zastosowanie w całej chińskiej gospodarce. Komisja stwierdziła, że przepisy te mają również zastosowanie do producentów nadtlenosiarczanów i dostawców materiałów do ich produkcji.

- (41) W pierwotnym dochodzeniu dotyczącym nadtlenosiarczanów w szczególności ustalono w odniesieniu do jednego przedsiębiorstwa, że większość dyrektorów zasiadających w zarządzie przedsiębiorstwa – włącznie z prezesem, który posiadał znaczny udział w przedsiębiorstwie – to te same osoby, które zasiadały w zarządzie jeszcze przed prywatyzacją, i zostali mianowani przez instytucje państwowe. Ustalono również, że są oni członkami KPCh. Ponadto przedsiębiorstwo nie mogło przedstawić dowodów na dokonanie płatności za udziały podczas procesu prywatyzacji⁽²²⁾.
- (42) W przypadku innego przedsiębiorstwa, które zostało utworzone jako przedsiębiorstwo państwowe, a następnie zostało sprywatyzowane w 2000 r., w toku pierwotnego dochodzenia wykazano, że trzy osoby, które pełniły funkcje zarządcze przed prywatyzacją, przeprowadziły przekształcenia własnościowe w przedsiębiorstwie i utrzymały kontrolę na głównymi organami decyzyjnymi przedsiębiorstwa. Ustalono, że wspomniane trzy osoby są członkami KPCh⁽²³⁾. W odniesieniu do trzeciego przedsiębiorstwa objętego dochodzeniem w dochodzeniu pierwotnym ustalono, że kapitał wykorzystany do założenia przedsiębiorstwa pochodzi z przedsiębiorstw będących wspólną własnością pod zarządem obecnego prezesa przedsiębiorstwa⁽²⁴⁾.
- (43) Obecność państwa na rynkach finansowych i ingerencja państwa w funkcjonowanie tych rynków (zob. również sekcja 3.3.2.8 poniżej), a także ingerencja państwa w dostawy surowców i materiałów do produkcji dodatkowo zakłóca działanie rynku⁽²⁵⁾.
- (44) Na podstawie powyższych ustaleń i w świetle braku informacji ich podważających Komisja stwierdziła, że obecność przedstawicieli państwa w przedsiębiorstwach prowadzących działalność w sektorze nadtlenosiarczanowym, jak również ich obecność w sektorze finansowym i innych sektorach materiałów do produkcji wraz z mechanizmami, które opisano w sekcji 3.3.2.3 i w sekcjach kolejnych, umożliwiła rządowi ChRL ingerowanie w ceny i koszty.

3.1.2.5. Znaczące zakłócenia zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. b) tiret trzecie rozporządzenia podstawowego: polityka publiczna lub działania publiczne, które faworyzują dostawców krajowych lub w inny sposób wpływają na działanie sił rynkowych

- (45) Złożony system planowania, w ramach którego wytycza się priorytety i określa się cele dla organów rządowych na szczeblu centralnym i lokalnym, w dużej mierze wyznacza kierunek chińskiej gospodarki. Odpowiednie plany istnieją na wszystkich szczeblach administracji rządowej i obejmują praktycznie wszystkie sektory gospodarki, cele wyznaczone w instrumentach planowania mają wiążący charakter, a organy na wszystkich szczeblach administracji monitorują wdrażanie planów przez odpowiednie organy administracji rządowej niższego szczebla. Ogólnie rzecz biorąc, system planowania w ChRL powoduje, że zasoby są przeznaczane na sektory uznane przez rząd za strategiczne lub z innego powodu ważne politycznie, a nie są przydzielane zgodnie z mechanizmami rynkowymi⁽²⁶⁾.
- (46) Najbardziej kompleksowym i szczegółowym dokumentem programowym dotyczącym chińskiego sektora chemicznego jest 13. plan pięcioletni dla przemysłu petrochemicznego i chemicznego (2016–2020) („plan”). Na przykład w odniesieniu do amoniaku, kluczowego surowca do produkcji nadtlenosiarczanów, plan zakłada skoncentrowanie się na ułatwieniu realizacji drugiego etapu budowy zakładu produkcji amoniaku w Cangzhou Zhengyuan, którego moce produkcyjne mają wynosić 600 000 ton⁽²⁷⁾. Zgodnie z planem zasadniczo nie wolno budować nowych instalacji wykorzystujących bezdymny węgiel kamienny i gaz ziemny jako surowiec do produkcji syntetycznego amoniaku. Zamiast tego podstawą do tworzenia nowych ogniw w łańcuchu przemysłowym, takich jak przemysł węglowo-chemiczny, powinien być rozwój przewagi konkurencyjnej przemysłu⁽²⁸⁾. W planie promowane są również grupy technologii i urządzeń zapewniających roczną produkcję syntetycznego amoniaku i syntetycznego metanolu przekraczającą milion ton⁽²⁹⁾.

⁽²⁰⁾ Sprawozdanie, s. 31–32.

⁽²¹⁾ <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU>

⁽²²⁾ Sprawozdanie, s. 431.

⁽²³⁾ Sprawozdanie, s. 431.

⁽²⁴⁾ Sprawozdanie, s. 431.

⁽²⁵⁾ Sprawozdanie, s. 111–150.

⁽²⁶⁾ Sprawozdanie, s. 41–42 i 83.

⁽²⁷⁾ Sprawozdanie, s. 69.

⁽²⁸⁾ Sprawozdanie, s. 409.

⁽²⁹⁾ Sprawozdanie, s. 411.

- (47) W odniesieniu do innego kluczowego surowca, kwasu siarkowego, 13. plan pięcioletni dla przemysłu petrochemicznego („plan pięcioletni”) prowincji Hebei stanowi przykład przeniesienia celów polityki z poziomu krajowego na kolejny poziom administracji. Po dokonaniu przeglądu osiągnięć uzyskanych w ramach 12. planu pięcioletniego w planie zidentyfikowano główne problemy na nadchodzący okres pięciu lat, takie jak potrzeba poprawy struktury produktu ⁽³⁰⁾.
- (48) Jeżeli chodzi o inny surowiec, wodorotlenek potasu, sole potasowe wymieniono w 13. planie pięcioletnim dotyczącym zasobów mineralnych. W planie zidentyfikowano szereg problemów w sektorze górniczym: interwencje rządowe w zakresie alokacji zasobów są nadal stosunkowo liczne, zasady rynkowe mające zastosowanie do zezwoleń na wydobycie nie są kompleksowe, a system rynku nowoczesnego górnictwa nie został jeszcze ukończony ⁽³¹⁾. Sól potasowa jest jednym z minerałów określanych jako „strategiczne”. Jednym z wyraźnych celów planu jest konsolidacja bazy soli potasowej w Qinghai Chaerhan i Xinjiang Lopnur, utrzymanie wskaźnika krajowej samowystarczalności na poziomie 55–60 % oraz kontrola intensywności wydobycia soli potasowej i nowych wzrostów mocy produkcyjnych ⁽³²⁾.
- (49) Ponadto inne ingerencje państwa mają wpływ na łańcuch dostaw głównych surowców i energii w całych Chinach. Można zaobserwować wysoki poziom ingerencji państwa w sektorze energii elektrycznej, nadmierne moce produkcyjne, różnice w poziomie cen lub preferencyjne ceny energii elektrycznej, które są ukierunkowane na obniżenie wysokości rachunków za energię elektryczną w sektorze nadtlenosiarczanowym w Chinach ⁽³³⁾. W odniesieniu do siarczanu amonu funkcjonują programy subsydiowania, w szczególności programy podatkowe, udostępnianie gruntów, programy pożyczkowe, dotacje oraz inne programy ⁽³⁴⁾. W odniesieniu do wodorotlenku sodu (sody kaustycznej): energia elektryczna dostarczana jest po niższych cenach ⁽³⁵⁾.
- (50) Dlatego też stwierdza się, że rząd ChRL prowadzi szereg polityk publicznych, które wywierają wpływ na działanie sił rynkowych w sektorze produkcji nadtlenosiarczanów, w tym na surowce wykorzystywane w sektorze nadtlenosiarczanów. Środki te zaburzają prawidłowe funkcjonowanie mechanizmów rynkowych.

3.1.2.6. Znaczące zakłócenia zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. b) tiret czwarte rozporządzenia podstawowego: brak, dyskryminujące stosowanie bądź niedostateczne egzekwowanie przepisów dotyczących upadłości, prawa spółek czy prawa rzeczowego

- (51) Biorąc pod uwagę informacje zawarte w aktach, można odnieść wrażenie, że chiński system prawa upadłościowego nie zapewnia możliwości odpowiedniego osiągnięcia najistotniejszych postawionych przed nim celów, tj. sprawiedliwego rozliczania wierzytelności i długów oraz ochrony uzasadnionych praw i interesów wierzycieli i dłużników. Wydaje się, że jest to spowodowane faktem, iż – mimo że chińskie prawo upadłościowe opiera się formalnie na podobnych zasadach co analogiczne prawo obowiązujące w innych państwach – system funkcjonujący w Chinach charakteryzuje się systematycznym, niedostatecznie rygorystycznym egzekwowaniem przepisów. Liczba upadłości utrzymuje się na zaskakująco niskim poziomie, biorąc pod uwagę wielkość chińskiej gospodarki; jedną z głównych przyczyn tego stanu rzeczy może być fakt, że przepisy regulujące przebieg postępowań upadłościowych cechują się szeregiem braków, co skutecznie zniechęca zainteresowane podmioty do występowania o ogłoszenie upadłości. Ponadto organy państwowe nadal pełnią istotną i aktywną rolę w toku postępowań upadłościowych, niejednokrotnie wywierając bezpośredni wpływ na ich rezultat ⁽³⁶⁾.
- (52) Ponadto, jeżeli chodzi o prawo własności gruntów oraz prawo do użytkowania gruntów, w systemie praw własności ChRL można zaobserwować szczególnie rażące braki ⁽³⁷⁾. Wszystkie grunty są własnością państwa chińskiego (grunty rolne stanowiące własność wspólną i grunty miejskie będące własnością państwa). Podejmowanie decyzji w kwestii przydziału gruntów stanowi wyłączną prerogatywę państwa. W Chinach przyjęto przepisy prawne służące zagwarantowaniu, aby proces przydziału gruntów przebiegał w przejrzysty sposób i był przeprowadzany po cenach rynkowych – dzięki temu wprowadzono np. postępowania przetargowe w tym zakresie. Przepisy te są jednak nagminnie łamane: w rezultacie niektórzy nabywcy otrzymują grunty nieodpłatnie lub po cenach znacznie niższych od stawek rynkowych ⁽³⁸⁾. Ponadto organy niejednokrotnie dążą do osiągnięcia konkretnych celów politycznych, dlatego też podejmowane przez nie decyzje w kwestii przydziału gruntów są często podporządkowane realizacji określonych planów gospodarczych ⁽³⁹⁾.
- (53) Dlatego też przepisy chińskiego prawa upadłościowego i chińskiego prawa własności zdają się nie funkcjonować w prawidłowy sposób, co prowadzi do zakłóceń wynikających z utrzymywania niewypłacalnych przedsiębiorstw na rynku oraz zakłóceń związanych z procesem przydzielania i nabywania gruntów w ChRL. Przepisy te mają zastosowanie również w odniesieniu do sektora nadtlenosiarczanowego i podmiotów dostarczających surowce dla tego sek-

⁽³⁰⁾ Sprawozdanie, s. 66.

⁽³¹⁾ Sprawozdanie, s. 267–268.

⁽³²⁾ Sprawozdanie, s. 271.

⁽³³⁾ Sprawozdanie, s. 217–234.

⁽³⁴⁾ Sprawozdanie, s. 431.

⁽³⁵⁾ Sprawozdanie, s. 223, 231, 408 i 412.

⁽³⁶⁾ Sprawozdanie, s. 138–149.

⁽³⁷⁾ Sprawozdanie, s. 216.

⁽³⁸⁾ Sprawozdanie, s. 213–215.

⁽³⁹⁾ Sprawozdanie, s. 209–211.

tora. W odniesieniu do dwóch producentów nadtlenosiarczanów Komisja ustaliła, że zakłócenia przeniesiono z gospodarki nierynkowej, w szczególności w odniesieniu do kosztów nabytych praw do użytkowania gruntów⁽⁴⁰⁾. Niedawne dochodzenia przeprowadzone w innych sektorach również potwierdziły przyznawanie praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia⁽⁴¹⁾.

- (54) W związku z powyższym, a także w świetle braku współpracy w tym zakresie, Komisja stwierdziła, że w sektorze nadtlenosiarczanowym dochodziło do przypadków dyskryminującego stosowania bądź niedostatecznego egzekwowania przepisów dotyczących upadłości i prawa rzeczowego.

3.1.2.7. Znaczące zakłócenia zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. b) tiret piąte rozporządzenia podstawowego: zniekształcone koszty wynagrodzeń

- (55) W ChRL nie ma warunków dla pełnego rozwoju systemu wynagrodzeń bazującego na zasadach rynkowych, ponieważ pracownicy i pracodawcy nie mogą swobodnie korzystać z praw do tworzenia związków zawodowych. ChRL nie ratyfikowała szeregu podstawowych konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy („MOP”), w szczególności konwencji dotyczących wolności zrzeszania się i rokowań zbiorowych⁽⁴²⁾. Zgodnie z przepisami chińskiego prawa krajowego w Chinach funkcjonuje tylko jeden związek zawodowy. Organizacja ta nie jest jednak niezależna od organów państwowych, a jej zaangażowanie w prowadzenie rokowań zbiorowych i ochronę praw pracowników jest minimalne⁽⁴³⁾. Ponadto system rejestracji gospodarstw domowych, który ogranicza możliwość korzystania z pełnego spektrum usług w zakresie zabezpieczenia społecznego oraz innych świadczeń do mieszkańców danego obszaru administracyjnego, zmniejsza mobilność chińskiej siły roboczej. W rezultacie pracownicy niezarejestrowani jako mieszkańcy danego obszaru znajdują się zazwyczaj w mniej korzystnej sytuacji pod względem pewności zatrudnienia i otrzymują niższe wynagrodzenie niż osoby zameldowane jako mieszkańcy tego obszaru⁽⁴⁴⁾. Z ustaleń tych wynika, że koszty wynagrodzeń w ChRL są zniekształcone.

- (56) Żadne materiały dostępne w aktach tego dochodzenia nie wskazują, że sektor nadtlenosiarczanowy nie podlega chińskiemu systemowi prawa pracy. W rzeczywistości wydaje się, że na sektor ten w równym stopniu wpływają zakłócenia kosztów wynagrodzeń – zarówno bezpośrednio (przy wytwarzaniu produktu objętego przeglądem), jak i pośrednio (przy dostępie do kapitału lub materiałów do produkcji od przedsiębiorstw podlegających temu samemu systemowi prawa pracy w ChRL).

- (57) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że koszty wynagrodzeń w sektorze nadtlenosiarczanowym, uwzględniając sektor, w którym wytwarza się produkt objęty przeglądem, były zniekształcone.

3.1.2.8. Znaczące zakłócenia zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. b) tiret szóste rozporządzenia podstawowego: dostęp do finansowania uzyskuje się dzięki instytucjom, które wdrażają cele polityki publicznej lub w inny sposób nie działają niezależnie od państwa

- (58) Dostęp do kapitału dla przedsiębiorców w ChRL podlega różnym zakłóceniom.

- (59) Po pierwsze chiński system finansowy charakteryzuje się silną pozycją banków będących własnością państwa⁽⁴⁵⁾, które przy przyznawaniu dostępu do finansowania biorą pod uwagę inne kryteria niż rentowność projektu. Podobnie jak w przypadku niefinansowych przedsiębiorstw państwowych banki pozostają powiązane z państwem nie tylko poprzez własność, ale również poprzez osobiste relacje (kadre zarządzającą najwyższego szczebla dużych instytucji finansowych będących własnością państwa ostatecznie wyznacza KPCh)⁽⁴⁶⁾, a także, podobnie jak niefinansowe przedsiębiorstwa państwowe, banki regularnie wdrażają politykę publiczną opracowaną przez rząd. W ten sposób banki wypełniają wyraźny obowiązek prawny prowadzenia swojej działalności kredytowej stosownie do potrzeb krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego oraz zgodnie z polityką przemysłową państwa⁽⁴⁷⁾. Sytuację tę pogarszają dodatkowe istniejące przepisy, które kierują środki finansowe do sektorów wskazanych przez rząd jako promowane lub z innych względów ważne⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁰⁾ Zob. motyw 58 rozporządzenia Komisji (WE) nr 390/2007 (Dz.U. L 97 z 12.4.2007, s. 6).

⁽⁴¹⁾ Zob. motywy 478–493 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1690, Dz.U. L 283 z 12.11.2018, s. 1.

⁽⁴²⁾ Sprawozdanie, s. 332–337.

⁽⁴³⁾ Sprawozdanie, s. 336.

⁽⁴⁴⁾ Sprawozdanie, s. 337–341.

⁽⁴⁵⁾ Sprawozdanie, s. 114–117.

⁽⁴⁶⁾ Sprawozdanie, s. 119.

⁽⁴⁷⁾ Sprawozdanie, s. 120.

⁽⁴⁸⁾ Sprawozdanie, s. 121–122, 126–128, 133–135.

- (60) Chociaż uznaje się, że mogą istnieć różne instrumenty prawne odnoszące się do potrzeby przestrzegania normalnych zachowań bankowych i zasad ostrożnościowych, takich jak konieczność zbadania zdolności kredytowej kredytobiorcy, stosowne dowody wskazują, że przepisy te odgrywają jedynie drugorzędą rolę w stosowaniu różnych instrumentów prawnych ⁽⁴⁹⁾. Ten sam wniosek zawarto również w ustaleniach dokonanych w toku wcześniejszych dochodzeń w sprawie ochrony handlu ⁽⁵⁰⁾.
- (61) Ponadto ratingi obligacji i kredytowe są często zniekształcone z różnych powodów, w tym w związku z faktem, że na ocenę ryzyka wpływ ma strategiczne znaczenie przedsiębiorstwa dla rządu ChRL oraz moc każdej domniemanej gwarancji rządowej. Z szacunków zdecydowanie wynika, że chińskie ratingi kredytowe systematycznie odpowiadają niższemu ratingom międzynarodowym ⁽⁵¹⁾.
- (62) Prowadzi to do preferencyjnego udzielania kredytów przedsiębiorstwom państwowym, dużym dobrze powiązanim przedsiębiorstwom prywatnym oraz przedsiębiorstwom w kluczowych sektorach przemysłu, co oznacza, że dostępność i koszt kapitału nie są równe dla wszystkich podmiotów na rynku.
- (63) Po drugie, koszty finansowania zewnętrznego były sztucznie utrzymywane na niskim poziomie w celu stymulowania wzrostu inwestycji. Doprowadziło to do nadmiernego wykorzystania inwestycji kapitałowych o coraz niższych zwrotach z inwestycji. Świadczy o tym niedawny wzrost stosunku zadłużenia do aktywów przedsiębiorstw w sektorze państwowym pomimo gwałtownego spadku rentowności, co sugeruje, że mechanizmy funkcjonujące w systemie bankowym nie odpowiadają normalnym działaniom handlowym.
- (64) Po trzecie, chociaż w październiku 2015 r. osiągnięto liberalizację nominalnych stóp procentowych, sygnały cenowe nadal nie są wynikiem działania sił rynkowych, ale wpływają na nie zakłócenia powodowane przez działanie rządu. W istocie odsetek kredytów udzielanych na poziomie stopy referencyjnej lub poniżej tego poziomu nadal stanowi 45 % wszystkich kredytów, a wykorzystanie kredytów celowych wydaje się większe, skoro odsetek ten znacznie wzrósł od 2015 r. pomimo pogarszających się warunków ekonomicznych ⁽⁵²⁾. Sztucznie niskie stopy procentowe prowadzą do zaniżania cen, a co za tym idzie do nadmiernego wykorzystywania kapitału.
- (65) Ogólny wzrost akcji kredytowej w ChRL wskazuje na pogarszającą się skuteczność alokacji kapitału bez żadnych oznak ograniczenia akcji kredytowej, jakiego można by oczekiwać w nieznieskształconym otoczeniu rynkowym. W wyniku tego w ostatnich latach szybko wzrosła liczba kredytów zagrożonych. W obliczu rosnącego ryzyka zadłużenia rząd ChRL zdecydował się uniknąć niewykonania zobowiązań. W związku z tym kwestie dotyczące wierzytelności nieściągalnych rozwiązano poprzez refinansowanie długu, tworząc tym samym tzw. przedsiębiorstwa zombie, lub poprzez przeniesienie prawa własności do długu (np. poprzez połączenia lub zamianę długu na udziały w kapitale własnym) bez konieczności usunięcia ogólnego problemu zadłużenia lub usunięcia jego pierwotnych przyczyn ⁽⁵³⁾.
- (66) Zasadniczo, pomimo ostatnich kroków podjętych w celu liberalizacji rynku, w systemie kredytów dla przedsiębiorstw w ChRL występują poważne problemy systemowe i zakłócenia wynikające z utrzymującej się dominującej roli państwa na rynkach kapitałowych.
- (67) Żadne materiały dostępne w aktach przedmiotowego dochodzenia nie wskazują, że producenci nadtlenosiarczanów lub dostawcy surowców i innych materiałów do produkcji nie korzystają z tego systemu finansowego.
- (68) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że producenci nadtlenosiarczanów mieli dostęp do finansowania uzyskiwanego dzięki instytucjom, które wdrażają cele polityki publicznej lub w inny sposób nie działają niezależnie od państwa.

3.1.2.9. Systemowy charakter opisanych zakłóceń

- (69) Komisja zauważyła, że zakłócenia opisane w sprawozdaniu nie ograniczają się do żadnego szczególnego sektora przemysłu. Z dostępnych dowodów wynika natomiast, że fakty i cechy chińskiego systemu opisane powyżej w sekcjach 3.1.2.1–3.1.2.8 oraz w częściach A i B sprawozdania dotyczą całego państwa i wszystkich sektorów gospodarki.

⁽⁴⁹⁾ Sprawozdanie, s. 121–122, 126–128, 133–135.

⁽⁵⁰⁾ Sprawozdanie, s. 362–363.

⁽⁵¹⁾ Sprawozdanie, s. 127.

⁽⁵²⁾ OECD *Economic Surveys: China 2017*, OECD Publishing, Paryż, s. 22. Szczegółowe dane liczbowe dostępne są również w kwartalnym sprawozdaniu na temat polityki pieniężnej Chin wydanym przez LBCh. Sprawozdanie, s. 241.

⁽⁵³⁾ Sprawozdanie, s. 252–255.

- (70) Do produkcji nadtlenosiarczanów niezbędne są kluczowe surowce. W przypadku gdy producenci kupują/zamawiają te materiały do produkcji, ceny, jakie płać (i które są rejestrowane jako ich koszty), są wyraźnie narażone na wspomniane wcześniej takie same zakłócenia systemowe. Na przykład dostawcy materiałów do produkcji zatrudniają siłę roboczą, która podlega zakłóceniom. Pracownicy mogą zaciągać pożyczki, które podlegają zakłóceniom w sektorze finansowym lub w zakresie alokacji kapitału. Ponadto podlegają oni systemowi planowania, który ma zastosowanie na wszystkich szczeblach administracji i sektorów.
- (71) W rezultacie nie tylko nie można wykorzystać cen sprzedaży krajowej nadtlenosiarczanów, lecz również wszystkie koszty materiałów do produkcji (w tym surowców, energii, gruntów, finansowania, pracy itp.) są zniekształcone, ponieważ na ich ceny wywiera wpływ istotna interwencja rządowa, jak opisano powyżej. Interwencje rządowe opisane w odniesieniu do alokacji kapitału, gruntów, pracy, energii i surowców występują istotnie w całej ChRL. Oznacza to na przykład, że materiały do produkcji, które produkowano w ChRL, na skutek połączenia szeregu czynników produkcji są narażone na znaczące zakłócenia.

3.1.2.10. Wnioski

- (72) Analiza przedstawiona w sekcjach 3.1.2.2–3.1.2.9, która obejmuje badanie wszystkich dostępnych dowodów odnoszących się do interwencji ChRL w jej gospodarce, zarówno w ujęciu ogólnym, jak i w sektorze nadtlenosiarczanowym (w tym w odniesieniu do produktu objętego przeglądem), wykazała, że ceny lub koszty, w tym koszty surowców, energii i pracy, nie wynikają z działania sił rynkowych, ponieważ wywiera na nie wpływ istotna interwencja rządowa w rozumieniu art. 2 ust. 6a lit. b) rozporządzenia podstawowego. Na tej podstawie oraz wobec braku jakiegokolwiek współpracy ze strony rządu ChRL i ograniczonych informacji na temat tych kwestii udzielonych przez producentów eksportujących w ChRL Komisja stwierdziła, że w celu ustalenia wartości normalnej w tym przypadku nie jest właściwe stosowanie cen i kosztów krajowych.
- (73) W związku z tym Komisja przystąpiła do konstruowania wartości normalnej wyłącznie na podstawie kosztów produkcji i sprzedaży odzwierciedlających niezniekształcone ceny lub wartości odniesienia, czyli, w tym przypadku, na podstawie odpowiednich kosztów produkcji i sprzedaży w odpowiednim reprezentatywnym kraju, zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego, jak omówiono w następnej sekcji. Komisja przypomniła, że nie przedstawiono żadnych argumentów przemawiających za tym, iż niektóre koszty krajowe były niezniekształcone zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) tiret trzecie rozporządzenia podstawowego.

3.1.3. Reprezentatywny kraj

- (74) Komisja dokonała wyboru reprezentatywnego kraju, uwzględniając takie kryteria, jak:
- poziom rozwoju gospodarczego podobny do poziomowi ChRL. W tym celu Komisja uwzględniła kraje o dochodzie narodowym brutto na mieszkańca podobnym do ChRL na podstawie bazy danych Banku Światowego⁽⁵⁴⁾;
 - produkcja produktu objętego przeglądem w tym państwie;
 - dostępność odpowiednich danych publicznych w tym państwie;
 - W przypadku gdy istnieje kilka potencjalnych reprezentatywnych krajów, pierwszeństwo przyznaje się, w stosownych przypadkach, państwu z odpowiednim poziomem ochrony socjalnej i ochrony środowiska.
- (75) Według danych, do których dostęp ma Komisja, produkt objęty przeglądem jest wytwarzany w ograniczonej liczbie krajów oraz przez ograniczoną liczbę producentów. Główne ośrodki produkcyjne znajdowały się w Chińskiej Republice Ludowej, Indiach, UE, Turcji, Japonii i Stanach Zjednoczonych Ameryki.
- (76) Spośród krajów, w których prowadzona jest produkcja, jedynie Turcja znajduje się na podobnym poziomie rozwoju gospodarczego co Chińska Republika Ludowa według indeksu Banku Światowego.

W związku z tym na podstawie powyższych kryteriów wskazano Turcję jako jedyny możliwy reprezentatywny kraj.

- (77) Jedyna strona, która zgłosiła uwagi – wnioskodawcy – poparła ten wybór. W związku z brakiem jakichkolwiek uwag wyrażających sprzeciw wobec wykorzystania Turcji jako reprezentatywnego kraju Komisja potwierdziła swoje ustalenia w kwestii reprezentatywnego kraju i skonstruowała wartość normalną na podstawie danych z Turcji.

⁽⁵⁴⁾ World Bank Open Data – Upper Middle Income, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income> (data uzyskania dostępu: 27 marca 2019 r.).

3.1.4. Metoda obliczeń

- (78) Aby obliczyć konstruowaną wartość normalną, Komisja zastosowała następującą metodę. Po pierwsze, ustaliła wartość niezniekształconych kosztów produkcji. Następnie pomnożyła współczynniki wykorzystania materiałów, pracy i energii elektrycznej zaobserwowane na poziomie procesu produkcyjnego współpracującego producenta eksportującego przez niezniekształcone koszty na jednostkę odnotowane w reprezentatywnym kraju, tj. w Turcji.
- (79) Po drugie, do określonych powyżej kosztów produkcji Komisja dodała koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz zysk tureckiego przedsiębiorstwa Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi („Ak-kim”). Ak-kim było jedynym przedsiębiorstwem produkującym nadtlenosiarczany w reprezentatywnym kraju, w odniesieniu do którego dane były publicznie dostępne zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego. W związku z tym – wobec braku uwag zainteresowanych stron – uznano Ak-kim za przedsiębiorstwo odpowiednie do ustalenia niezakłóconej i uzasadnionej kwoty kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysku na potrzeby obliczenia wartości normalnej.
- (80) Na podstawie powyższego w odniesieniu do współpracującego producenta eksportującego Komisja skonstruowała wartość normalną dla każdego typu produktu na podstawie ceny *ex-works* zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego.

3.1.4.1. Dane stosowane do konstruowania wartości normalnej

- (81) W swoich notach z dnia 15 stycznia i z dnia 6 maja Komisja oznajmiła, że na potrzeby obliczenia wartości normalnej zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) rozporządzenia podstawowego zamierza wykorzystać dane z takich źródeł, jak:
- baza danych Global Trade Atlas („GTA”) ⁽⁵⁵⁾ w odniesieniu do surowców;
 - Turecki Instytut Statystyczny („Turkstat”) ⁽⁵⁶⁾ w odniesieniu do pracy i energii elektrycznej;
 - Orbis ⁽⁵⁷⁾ dla danych finansowych tureckiego przedsiębiorstwa (Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi) w odniesieniu do kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysku.
- (82) W poniższej tabeli podsumowano czynniki produkcji wykorzystane do obliczeń wraz z odpowiadającymi im kodami HS i wartościami jednostkowymi pochodzącymi z GTA lub tureckich baz danych, uwzględniając należności celne przywózowe i koszt transportu.

Tabela 1

Czynniki produkcji

Czynnik produkcji	Kod HS ⁽⁵⁸⁾	Cena w RMB/jednostka
Surowce		
Kwas siarkowy; oleum	2807 00	371,86/tona
Amoniak bezwodny	2814 10	2 099,05/tona
Siarczan amonu	3102 21	1 079,46/tona
Wodorotlenek sodu (soda kaustyczna)	2815 12	2 601,91/tona
Wodorotlenek potasu	2815 20	4 063,65/tona
Praca		
Koszty pracy w przemyśle wytwórczym	b.d.	43,96/godz.
Energia		
Energia elektryczna	b.d.	0,485/kWh

⁽⁵⁵⁾ <https://connect.ihs.com/gta/standardreports>

⁽⁵⁶⁾ Turecki Instytut Statystyczny, <http://turkstat.gov.tr>.

⁽⁵⁷⁾ <https://orbis4.bvdinfo.com/version-201866/orbis/Companies>

⁽⁵⁸⁾ W trakcie dochodzenia Komisja zauważyła, że dwa surowce rozbito w Turcji na poziomie dwunastocyfrowym, a mianowicie kwas siarkowy i wodorotlenek potasu. Prawie cały przywóz do Turcji zgłaszano za pomocą jednego kodu tj. kodu 28 07 00 00 00 19 w przypadku kwasu siarkowego oraz kodu 28 15 20 00 00 00 w przypadku wodorotlenku potasu. Jak stwierdzono w notcie z dnia 15 stycznia 2019 r., Komisja stosowała sześciocyfrowy poziom kodów (HS).

3.1.4.2. Surowce

- (83) Aby ustalić niezniekształconą cenę surowców dostarczanych do zakładu producenta reprezentatywnego kraju, Komisja jako podstawę wykorzystwała średnią ważoną ceny importowej stosowanej przy przywozie do reprezentatywnego kraju podanej w GTA, do której dodano należności celne przywózowe i koszty transportu. Wykluczono przywóz z ChRL ze względu na istniejące znaczące zakłócenia w tym państwie, jak stwierdzono w sekcji 3.1.2 powyżej. Po wykluczeniu ChRL przywóz z innych państw trzecich pozostawał reprezentatywny, a jego wielkość odpowiadała od 48 % do 100 % łącznej wielkości przywozu do Turcji.
- (84) W odniesieniu do należności celnych przywózowych Komisja zauważyła, że Turcja przywoziła przedmiotowe surowce z ponad 70 państw przy różnych poziomach stawek należności celnych przywózowych i przy znacznym zróżnicowaniu wielkości przywozu. W związku z powyższym oraz uwzględniając fakt, że w ramach przeglądu wygaśnięcia nie ma konieczności obliczenia dokładnego marginesu dumpingu, ale trzeba ustalić prawdopodobieństwo kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu, Komisja obliczyła należności celne przywózowe dla poszczególnych surowców na podstawie reprezentatywnych wielkości przywozu z ograniczonej liczby państw, które w odniesieniu do większości surowców odpowiadały za prawie cały przywóz i w żadnym punkcie za mniej niż 90 % łącznego przywozu.
- (85) Komisja ujęła koszt transportu poniesiony przez współpracującego producenta eksportującego z tytułu dostaw surowców jako odsetek rzeczywistego kosztu tych surowców, a następnie zastosowała taki sam odsetek wobec niezakłóconego kosztu tych samych surowców, aby uzyskać niezakłócony koszt transportu. Komisja uznała, że w kontekście przedmiotowego dochodzenia istnieją podstawy, aby wykorzystać stosunek między surowcem producenta eksportującego i zgłoszonymi kosztami transportu jako przesłankę do oszacowania niezakłóconych kosztów surowców w momencie dostarczenia do fabryki przedsiębiorstwa.

3.1.4.3. Praca

- (86) Turecki Instytut Statystyczny publikuje szczegółowe informacje na temat wynagrodzeń w poszczególnych sektorach tureckiej gospodarki. Komisja wykorzystwała zgłoszone informacje na temat wynagrodzeń w przemyśle wytwórczym za 2016 r. dla działalności gospodarczej C.20 (Produkcja chemikaliów i produktów chemicznych) ⁽⁵⁹⁾, zgodnie z klasyfikacją NACE Rev. 2 ⁽⁶⁰⁾. Średnią miesięczną wartość z 2016 r. należycie skorygowano o inflację przy użyciu krajowego wskaźnika cen producenta ⁽⁶¹⁾ publikowanego przez Turecki Instytut Statystyczny.

3.1.4.4. Energia elektryczna

- (87) Ceny energii elektrycznej dla użytkowników przemysłowych w Turcji publikuje Turecki Instytut Statystyczny w swoich okresowych komunikatach prasowych. Komisja wykorzystwała dane dotyczące przemysłowych cen energii elektrycznej w odpowiednim zakresie zużycia wyrażonych w kuruszach/KWh ⁽⁶²⁾, które opublikowano dnia 26 marca 2019 r. (odnosiły się one do okresu objętego dochodzeniem przegląadowym) ⁽⁶³⁾.

3.1.4.5. Para i inne koszty bezpośrednie

- (88) Para nie stanowi przedmiotu handlu transgranicznego i nie posiada kodu HS. W związku z tym aby ustalić niezakłóconą wartość pary, Komisja najpierw obliczyła udział procentowy pary w całkowitych pozostałych czynnikach, a następnie ten sam udział procentowy policzyła od całkowitego niezakłóconego kosztu tych samych czynników produkcji.
- (89) Komisja zastosowała tę samą metodę względem innych kosztów bezpośrednich odpowiadających wspólnie za około 2 % łącznej wartości czynników produkcji zgłoszonych przez producenta eksportującego.

3.1.4.6. Pośrednie koszty produkcji

- (90) Do ustalenia niezniekształconej wartości pośrednich kosztów produkcji Komisja wykorzystwała odsetek kosztów produkcji, jaki pośrednie koszty produkcji stanowią w strukturze kosztów współpracującego producenta eksportującego. Dokładniej rzecz ujmując, Komisja wyraziła najpierw rzeczywiste pośrednie koszty produkcji poniesione przez współpracującego producenta eksportującego jako udział procentowy w całkowitych rzeczywistych kosztach produkcji. Następnie Komisja policzyła ten sam udział procentowy od niezniekształconej wartości kosztów produkcji, aby uzyskać niezniekształconą wartość pośrednich kosztów produkcji. Komisja uznała, że w tym przypadku

⁽⁵⁹⁾ http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=2090, ostatni dostęp w dniu 12 sierpnia 2019 r.

⁽⁶⁰⁾ Jest to statystyczna klasyfikacja działalności gospodarczej stosowana przez Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nace-rev2> (ostatni dostęp w dniu 12 sierpnia 2019 r.).

⁽⁶¹⁾ http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=2104, ostatni dostęp w dniu 12 sierpnia 2019 r.

⁽⁶²⁾ <http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30608>, ostatni dostęp w dniu 12 sierpnia 2019 r. 100 kuruszy = 1 lira turecka.

⁽⁶³⁾ Dane są dostępne w podziale na okresy półroczne. Komisja obliczyła średnią cenę w okresie objętym dochodzeniem w następujący sposób: 25 % z drugiej połowy 2017 r., 50 % z pierwszej połowy 2018 r. i 25 % z drugiej połowy 2018 r.

takie podejście jest uzasadnione, ponieważ nie można było uzyskać żadnych publicznie dostępnych danych dotyczących pośrednich kosztów produkcji poniesionych przez tureckiego producenta wybranego na potrzeby obliczenia kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysków (zob. motyw 91), kwota obliczona w ten sposób odzwierciedla rzeczywiste czynniki produkcji wykorzystywane przez poszczególnych producentów eksportujących, a następnie zostaje pomnożona przez niezakłócony koszt produkcji z użyciem odpowiedniego reprezentatywnego kraju.

3.1.4.7. Koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz zyski

- (91) Zgodnie z art. 2 ust. 6a lit. a) akapit czwarty rozporządzenia podstawowego „skonstruowana wartość normalna obejmuje niezniekształconą i odpowiednią kwotę kosztów administracyjnych, kosztów sprzedaży i kosztów ogólnych oraz zyski”.
- (92) Aby ustalić niezniekształconą wartość kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysk, Komisja wykorzystwała dane finansowe jedyne tureckiego przedsiębiorstwa wytwarzającego produkt objęty przeglądem – Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi – jak podano w bazie danych Orbis ⁽⁶⁴⁾. W oparciu o dostępne informacje na temat przedsiębiorstwa, jego działalność gospodarcza w znacznej mierze dotyczyła produktu objętego przeglądem oraz w oparciu o informacje zawarte w sprawozdaniach finansowych, w tym okresie nie miała miejsca żadna sytuacja, która mogłaby spowodować konieczność dostosowania zgłoszonych danych.
- (93) W rezultacie następujące pozycje zostały dodane do niezniekształconych kosztów produkcji:
- koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne w wysokości 19,34 % wyrażone w kosztach sprzedanych towarów zastosowanych w odniesieniu do sumy kosztów produkcji;
 - zysk w wysokości 27,81 % wyrażony w kosztach sprzedanych towarów zastosowanych w odniesieniu do kosztów produkcji.

3.2. Cena eksportowa i margines dumpingu

- (94) W okresie objętym dochodzeniem przeglądownym współpracujący producent eksportujący sprzedawał w Unii jedynie znikome ilości produktu. Z tego powodu ceny uznano za niereprezentatywne. Komisja nie uznała zatem tej sprzedaży za wiarygodną podstawę do ustalenia ceny eksportowej na potrzeby obliczeń dumpingu.

3.3. Prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia dumpingu

- (95) Według danych podanych w COMEXT praktycznie cały przywóz do Unii z ChRL w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym pochodził od eksportera, w przypadku którego w pierwotnym dochodzeniu stwierdzono, że nie stosuje dumpingu ⁽⁶⁵⁾, i który nie podlega obecnemu przeglądowi.
- (96) Zgodnie z metodą zastosowaną w poprzednim przeglądzie wygaśnięcia Komisja porównała zatem cenę eksportową współpracującego producenta eksportującego stosowaną przy wywozie do państw trzecich ⁽⁶⁶⁾ z wartością normalną, aby zbadać prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia dumpingu w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków.

3.3.1. Porównanie wartości normalnej z ceną eksportową stosowaną przy wywozie do pozostałych części świata

- (97) Aby zapewnić obiektywne porównanie między wartością normalną a cenami eksportowymi stosowanymi przy wywozie do pozostałych części świata, Komisja należycie uwzględniła w formie dostosowań różnice wpływające na ceny i porównywalność cen zgodnie z art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego. Komisja dostosowała ceny sprzedaży eksportowej FOB z uwzględnieniem frachtu śródlądowego, kosztów przeładunku i załadunku, pakowania, opłat bankowych i kosztów kredytu, podczas gdy ceny sprzedaży CIF dostosowała również z uwzględnieniem ubezpieczenia morskiego i przewozu drogą morską.
- (98) Ponieważ producent eksportujący zapłacił pełen VAT od swojej sprzedaży eksportowej, Komisja dostosowała konstruowaną wartość normalną z uwzględnieniem pełnego VAT.
- (99) Komisja ustaliła zatem, że producent współpracujący prowadził sprzedaż do wszystkich państw trzecich po cenach o ponad 20 % niższych niż wartość normalna.

⁽⁶⁴⁾ <https://orbis4.bvdinfo.com/version-201988/orbis/1/Companies/report/Index?format=114678F1-A093-E711-8A1A-2C44FD99A5A0&BookSection=GLOBALSTANDARDFORMAT&seq=0>

⁽⁶⁵⁾ Jak wspomniano w motywie 5, w dniu 26 września 2019 r. Komisja wszczęła w odniesieniu do przedmiotowego przywozu dochodzenie w sprawie obejścia środków. Dochodzenie dotyczy przedsiębiorstwa ABC Chemicals (Shanghai) Co. Ltd.

⁽⁶⁶⁾ Producent eksportujący prowadził sprzedaż do 25 krajów w Azji, Amerykach, Afryce i do krajów Europejskich niebędących członkami Unii.

3.3.2. Moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL

- (100) W ChRL funkcjonuje 15 producentów produktu objętego przeglądem. We wniosku o dokonanie przeglądu wnioskodawcy oszacowali w oparciu o badania wewnętrzne ⁽⁶⁷⁾, że Chiny posiadają znaczną nadwyżkę mocy produkcyjnych na poziomie co najmniej 75 000 ton rocznie ⁽⁶⁸⁾. Takiej wielkości moce produkcyjne oznaczają, że Chiny mogłyby same zaspokoić całkowitą konsumpcję w Unii, którą w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym oszacowano na 35 000–45 000 ton.
- (101) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że Chiny są jednym z największych producentów nadtlenosiarczanych na świecie i posiadają znaczną ilość wolnych mocy produkcyjnych; gdyby uchylono środki, nadtlenosiarczany te można by łatwo wywieźć do Unii.
- (102) Rynek Unii, ze względu na jego stosunkowo duży rozmiar i stały wzrost konsumpcji jak określono w sekcji 5.2, pozostaje ponadto atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących.

3.4. Wniosek dotyczący prawdopodobieństwa ponownego wystąpienia dumpingu

- (103) W związku z powyższym Komisja uznała, że istnieje prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia dumpingu w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia obecnie obowiązujących środków. W szczególności z poziomu wartości normalnych ustalonego dla Chin, poziomu cen eksportowych producenta współpracującego stosowanego na rynkach państw trzecich, atrakcyjności rynku Unii oraz istnienia w ChRL znacznych mocy produkcyjnych wynika, że prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia dumpingu w przypadku uchylecia obecnie obowiązujących środków jest wysokie.

4. PRAWDOPODOBIENSTWO KONTYNUACJI LUB PONOWNEGO WYSTĄPIENIA SZKODY

4.1. Produkcja unijna i przemysł Unii

- (104) Nadtlenosiarczany produkuje w Unii dwóch producentów. Ich produkcja stanowiła w ODP 100 % ogólnej produkcji unijnej. Obaj producenci poparli wniosek o dokonanie przeglądu i współpracowali w toku dochodzenia.
- (105) Wspomniane dwa przedsiębiorstwa stanowią zatem przemysł Unii w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego i będą one zwane dalej „przemysłem Unii”.

4.2. Uwaga wstępna

- (106) W celu ochrony poufności zgodnie z art. 19 rozporządzenia podstawowego dane dotyczące wspomnianych dwóch producentów unijnych przedstawiono w formie zindeksowanej lub jako przedziały.
- (107) Analizę danych dotyczących przywozu dokonano na poziomie kodów CN dla trzech głównych rodzajów produktu podobnego, mianowicie nadsiarczanu amonu, nadsiarczanu sodu i nadsiarczanu potasu oraz na poziomie kodu TARIC dla czwartego rodzaju, nadtenomonosiarczany potasu. Analiza przywozu została uzupełniona danymi zebranymi zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia podstawowego.

4.3. Konsumpcja w Unii

- (108) Konsumpcję w Unii ustalono na podstawie wielkości sprzedaży przemysłu Unii na rynku Unii oraz danych Eurostatu dotyczących przywozu zarówno na poziomie kodów CN, jak i na poziomie kodów TARIC. Rzeczone wielkości sprzedaży zostały poddane kontroli krzyżowej i w razie potrzeby zaktualizowane w odniesieniu do zweryfikowanych informacji od producentów unijnych.
- (109) W okresie badanym konsumpcja w Unii kształtowała się w następujący sposób:

Tabela 2

Konsumpcja

	2015	2016	2017	ODP
Konsumpcja (w tonach)	37 000–43 000	37 000–43 000	37 000–43 000	37 000–43 000

⁽⁶⁷⁾ W otwartym załączniku 4.2.2 (b) do wniosku wnioskodawcy przedstawili wykaz chińskich mocy produkcyjnych oparty na informacjach znajdujących się na stronach internetowych przedsiębiorstw.

⁽⁶⁸⁾ Wnioskodawcy zgłosili nadwyżkę mocy produkcyjnych w otwartej części wniosku, w sekcji 4.1.2, s 18.

	2015	2016	2017	ODP
<i>Indeks (2009 = 100)</i>	100	100	106	108

Źródła: odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, Eurostat, baza danych na podstawie art. 14 ust. 6.

(110) Konsumpcja w Unii w okresie badanym wzrosła o 8 %.

4.4. Przywóz do Unii z ChRL

4.4.1. Wielkość i udział w rynku

(111) Jak wspomniano w motywie 95 powyżej, prawie cały przywóz z ChRL pochodzi od jedyne go chińskiego producenta, u którego w pierwotnym dochodzeniu nie stwierdzono stosowania dumpingu. Ponieważ przywóz, którego dotyczą środki, jest znikomy (udział w rynku na poziomie poniżej 1 %), Komisja uznała, że ceny były niereprezentatywne. W rezultacie Komisja stwierdziła, że analiza zmian cen przywozu produktów po cenach dumpingowych nie jest możliwa. Z tego samego powodu nie można było obliczyć podjęcia cenowego związanego z tym przywozem.

4.5. Przywóz z innych państw trzecich

(112) W poniższej tabeli przedstawiono wielkość przywozu, ceny oraz udział w rynku dotyczące innych krajów, jak również przywozu produktów z Chin po cenach niedumpingowych w okresie badanym. Ze względu na poufność, o której mowa w motywie 106 powyżej, dane dotyczące udziału w rynku oraz wielkości przywozu produktów z Chin po cenach niedumpingowych ujawniono w formie zindeksowanej.

Tabela 3

Przywóz z innych państw trzecich oraz przywóz produktów z Chin po cenach niedumpingowych

	2015	2016	2017	ODP
Chiny				
Wielkość przywozu (w tonach)	3 000–3 500	2 500–3 000	3 500–4 000	4 000–4 500
Wielkość przywozu produktów po cenach niedumpingowych <i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	84	114	135
Cena (w euro na tonę)	1 100–1 300	1 100–1 200	1 000–1 100	1 000–1 100
Udział w rynku <i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	84	108	125
Turcja				
Wielkość przywozu (w tonach)	2 328	2 522	2 008	2 303
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	108	86	99
Cena (w euro na tonę)	1 177	1 216	1 240	1 344
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	103	105	114
Udział w rynku <i>Indeks</i>	100	108	82	92
Stany Zjednoczone Ameryki				
Wielkość przywozu (w tonach)	4 520	4 828	5 019	5 364
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	107	111	119
Cena (w euro na tonę)	1 104	1 588	1 204	1 275
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	144	109	116
Udział w rynku <i>Indeks</i>	100	107	105	110

	2015	2016	2017	ODP
Indie				
Wielkość przywozu (w tonach)	934	956	1 299	1 668
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	102	139	179
Cena (w euro na tonę)	1 537	1 514	1 487	1 545
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	99	97	101
Udział w rynku <i>Indeks</i>	100	102	132	165
Pozostałe państwa trzecie				
Wielkość przywozu (w tonach)	819	1 042	1 223	1 088
<i>Indeks (2009 = 100)</i>	100	127	149	133
Cena (w euro na tonę)	1 148	1 397	1 305	1 411
<i>Indeks (2009 = 100)</i>	100	122	114	123
Udział w rynku <i>Indeks</i>	100	127	141	123
Państwa trzecie ogółem				
Wielkość przywozu (w tonach)	9 000–12 000	10 000–13 000	11 000–14 000	12 000–15 000
<i>Indeks (2009 = 100)</i>	100	102	112	125
Cena (w euro na tonę)	1 000–1 200	1 200–1 400	1 200–1 400	1 200–1 400
<i>Indeks (2009 = 100)</i>	100	117	102	106
Udział w rynku <i>Indeks</i>	100	102	106	116

Źródła: Eurostat, baza danych na podstawie art. 14 ust. 6.

- (113) Wielkość przywozu z innych państw trzecich (w tym przywozu produktów z Chin po cenach niedumpingowych) na rynek Unii wzrosła o około 25 % w okresie badanym, a średnia cena wzrosła o około 6 % w tym samym okresie. Udział innych państw trzecich w rynku (w tym przywozu produktów z Chin po cenach niedumpingowych) również wzrósł o około 16 % w tym samym okresie. Jednocześnie przemysł Unii podwyższył swoje ceny średnio o 5 %, jak wspomniano w motywie 124 poniżej.

4.6. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii

- (114) Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego ocena wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych na dany przemysł Unii obejmowała ocenę wszystkich czynników ekonomicznych i wskaźników oddziałujących na stan tego przemysłu w okresie badanym.

4.6.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

- (115) W okresie badanym produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych przemysłu Unii kształtowały się następująco:

Tabela 4

	2015	2016	2017	ODP
Wielkość produkcji (w tonach)	30 000–40 000	30 000–40 000	30 000–40 000	30 000–40 000
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	100	104	101
Moce produkcyjne (w tonach)	40 000–45 000	40 000–45 000	40 000–45 000	40 000–45 000
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	104	103	103

	2015	2016	2017	ODP
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (w %)	80–90	80–90	80–90	80–90
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	96	101	99

Źródło: odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (116) Wynika z tego, że nastąpił niewielki wzrost mocy produkcyjnych (o 2–4 %), ale wielkość produkcji i wykorzystanie mocy produkcyjnych pozostały na stabilnym poziomie.

4.6.2. Wielkość sprzedaży oraz udział w rynku w Unii

- (117) W okresie badanym sprzedaż w Unii przez przemysł Unii kształtowała się następująco:

Tabela 5

	2015	2016	2017	ODP
Wielkość sprzedaży w Unii (w tonach)	20 000–30 000	20 000–30 000	20 000–30 000	20 000–30 000
<i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	99	103	101
Udział w rynku <i>Indeks (2015 = 100)</i>	100	99	98	93

Źródła: odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, Eurostat, baza danych na podstawie art. 14 ust. 6.

- (118) Sprzedaż przemysłu Unii na rynku Unii utrzymywała się w okresie badanym na stabilnym poziomie. Udział przemysłu Unii w rynku jednak stopniowo spadł w tym samym okresie o około 7 %, podczas gdy konsumpcja w Unii wzrosła o 8 %.

4.6.3. Zatrudnienie i wydajność

- (119) Poziom zatrudnienia i wydajność przemysłu Unii w okresie badanym kształtowały się następująco:

Tabela 6

	2015	2016	2017	ODP
<i>Indeks pracowników (2015 = 100)</i>	100	103	102	103
<i>Indeks wydajności (2015 = 100)</i>	100	97	102	99

Źródło: odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (120) Zatrudnienie wzrastało w całym okresie badanym i zwiększyło się o 3 %. Wydajność siły roboczej producentów unijnych, mierzona jako produkcja (w tonach) na osobę zatrudnioną w ciągu roku, pozostała w okresie badanym bez zmian. Jest to częściowo wynik starań przemysłu Unii w latach poprzednich, chcącego sprostać presji wywieranej w tamtym czasie przez przywóz produktów z ChRL po cenach dumpingowych, zwiększającego wydajność do wysokich poziomów jeszcze przed rozpoczęciem okresu badanego.

4.6.4. Wzrost

- (121) W okresie badanym wzrost konsumpcji w Unii wyniósł 8 punktów procentowych. Przemysł Unii nie mógł jednak skorzystać na tym nieznacznym wzroście konsumpcji, ponieważ w okresie badanym nadal tracił udział w rynku.

4.6.5. Zapasy

- (122) Poziomy zapasów producentów unijnych objętych kontrolą wrywkową kształtowały się w okresie badanym w następujący sposób:

Tabela 7

	2015	2016	2017	ODP
Zapasy (w tonach)	2 000–3 000	2 000–3 000	2 000–3 000	2 000–3 000
Indeks (2015 = 100)	100	113	101	108

Źródło: odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (123) Chociaż stan zapasów przemysłu Unii na koniec okresu sprawozdawczego wzrósł między 2015 r. a ODP, ich poziom pozostaje stosunkowo niski w stosunku do poziomu produkcji.

4.6.6. Średnie jednostkowe ceny sprzedaży w Unii i koszty produkcji

- (124) Średnie jednostkowe ceny sprzedaży stosowane wobec klientów niepowiązanych w Unii i średnie jednostkowe koszty produkcji producentów unijnych objętych kontrolą wrywkową kształtowały się w okresie badanym w następujący sposób:

Tabela 8

	2015	2016	2017	ODP
Średnia jednostkowa cena sprzedaży w Unii Indeks (2015 = 100)	100	101	101	105
Jednostkowy koszt produkcji Indeks (2015 = 100)	100	102	99	104

Źródło: odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (125) W okresie badanym koszt przemysłu Unii wzrósł o 3–5 %. W tym samym czasie jego ceny wzrosły o 4–6 %, w związku z czym przemysł Unii był w stanie pokryć wzrost kosztu, podnosząc ceny.

4.6.7. Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje, zwrot z inwestycji, zdolność do pozyskania kapitału i płace

Tabela 9

	2015	2016	2017	ODP
Rentowność Indeks (2015 = 100)	100	86	123	110
Przepływy pieniężne Indeks (2015 = 100)	100	79	117	103
Inwestycje Indeks (2015 = 100)	100	60	91	99
Zwrot z inwestycji Indeks (2015 = 100)	100	88	128	110
Roczne koszty pracy w przeliczeniu na pracownika Indeks (2015 = 100)	100	97	102	103

Źródło: odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (126) Komisja określiła rentowność producentów unijnych objętych kontrolą wyrywkową, wyrażając zysk netto przed opodatkowaniem ze sprzedaży produktu podobnego klientom niepowiązanym w Unii jako odsetek obrotów z tej sprzedaży. W okresie badanym rentowność przemysłu Unii wahała się między najniższą wartością na poziomie 6–8 % w 2016 r. a najwyższą wartością w wysokości 8–10 % w 2017 r. oraz poniżej zysku docelowego ustalonego w pierwotnym dochodzeniu (tj. 12,0 %).
- (127) W okresie badanym przepływy pieniężne przemysłu Unii wzrosły o 3 %, natomiast poziom inwestycji pozostawał stabilny.
- (128) Między 2015 r. a okresem objętym dochodzeniem przeglądowym zwrot z inwestycji, definiowany jako procentowy stosunek zysku do wartości księgowej netto inwestycji, wzrósł o 10 %. W tym samym okresie średnie poziomy płac nieznacznie wzrosły, wykazując tę samą tendencję co jednostkowy koszt produkcji.

4.6.8. *Wielkość dumpingu i poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu*

- (129) Jak wyjaśniono powyżej, w okresie badanym nie dokonywano przywozu produktów po cenach dumpingowych z ChRL, w związku z czym nie można było ocenić wielkości marginesu dumpingu.
- (130) W okresie badanym przemysł Unii wykazywał oznaki poprawy po wcześniejszym dumpingu. Produkcja unijna, wykorzystanie mocy produkcyjnych, sprzedaż i inwestycje utrzymywały się na stałym poziomie, natomiast w przypadku przepływów pieniężnych i zwrotu z inwestycji odnotowano pozytywne zmiany. Przemysł Unii nawet nieznacznie zwiększył zatrudnienie w okresie badanym. Chociaż wielkość sprzedaży nie odzwierciedlała wzrostu popytu na rynku Unii, ponieważ utrzymywała się na stałym poziomie w okresie badanym, Komisja stwierdziła jednak, że sytuacja przemysłu Unii uległa poprawie po wcześniejszym dumpingu.

4.7. **Wnioski**

- (131) Odnotowano poprawę sytuacji przemysłu Unii w okresie badanym. Większość wskaźników szkody wykazywało tendencję pozytywną lub stabilną. Fakt, że przemysł Unii odniósł korzyści ze środków, ilustruje między innymi wysoki poziom wykorzystania mocy produkcyjnych oraz wzrost przepływów pieniężnych i zwrotu z inwestycji. Obecny na rynku Unii przywóz z ChRL pochodzi od jedyne go chińskiego producenta, u którego w pierwotnym dochodzeniu nie stwierdzono stosowania dumpingu. W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym przemysł Unii nie poniósł istotnej szkody w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.

5. PRAWDOPODOBIEŃSTWO PONOWNEGO WYSTĄPIENIA SZKODY

- (132) Zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała następnie prawdopodobieństwo ponownego wystąpienia istotnej szkody, gdyby środki wprowadzone wobec ChRL wygasły.
- (133) Analizie poddano następujące elementy: moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL, atrakcyjność rynku Unii, w tym rozważania na temat istnienia środków antydumpingowych lub środków wyrównawczych dotyczących nadtlenosiarczanu w innych państwach trzecich, zachowanie cenowe chińskich producentów eksportujących na rynkach innych państw trzecich oraz wpływ na sytuację przemysłu Unii.

5.1. **Moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w ChRL**

- (134) ChRL jest zdecydowanie największym eksporterem produktu objętego przeglądem na świecie. UE była dla ChRL trzecim najważniejszym rynkiem eksportowym, jak wynika z łącznej wartości przeznaczanej na wywóz w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym ⁽⁶⁹⁾.
- (135) Jak wyjaśniono powyżej w motywach 100–101, producenci w ChRL posiadają znaczne moce produkcyjne i szacowane znaczne wolne moce produkcyjne, które istotnie przekraczają łączną konsumpcję w Unii w okresie objętym dochodzeniem przeglądowym.

⁽⁶⁹⁾ Na podstawie danych statystycznych z GTA.

5.2. Atrakcyjność rynku Unii

- (136) Rynek Unii jest największym importerem produktu objętego przeglądem na świecie⁽⁷⁰⁾. Ponadto, jak pokazano w tabeli 1 powyżej, między 2015 r. a ODP konsumpcja produktu objętego postępowaniem w Unii wzrosła o 8 %. Pokazuje to, że konsumpcja w Unii pozostaje na wysokim poziomie i wzrasta. Rynek Unii, ze względu na jego stosunkowo duży rozmiar i stały wzrost konsumpcji, pozostaje atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących.
- (137) Ponadto w innych państwach trzecich, takich jak Stany Zjednoczone i Indie, obowiązują środki ochrony handlu wobec wywozu produktu objętego przeglądem, utrudniając chińskim producentom eksportującym prowadzenie wywozu na te rynki i dodatkowo zwiększając atrakcyjność rynku Unii, na który można przekierować ten wywóz.

5.3. Zachowanie cenowe chińskich producentów eksportujących

- (138) Kolejnym czynnikiem potwierdzającym atrakcyjność rynku Unii jest strategia cenowa chińskich producentów eksportujących. W tym kontekście przeprowadzono analizę na podstawie porównania cen sprzedaży producentów unijnych i cen ex-works naliczanych państwom trzecim przez chińskiego współpracującego producenta, sprowadzonymi do poziomu CIF przez dodanie kosztów transportu i ubezpieczenia wywozu do Unii i skorygowanymi o koszty poniesione po przywozie i cła konwencyjne. Obliczenia te wykazały, że chińskie ceny eksportowe są o 26 % niższe niż ceny sprzedaży producentów unijnych, jeżeli dokonuje się porównania na tym samym poziomie. Taką samą analizę przeprowadzono na podstawie wszystkich chińskich cen eksportowych zgłoszonych państwom trzecim (z wyłączeniem Unii) w Global Trade Atlas. Obliczenia te wykazały, że chińskie ceny eksportowe są o 18 % niższe niż ceny sprzedaży producentów unijnych, jeżeli dokonuje się porównania na tym samym poziomie. W związku z tym istnieją podstawy, aby spodziewać się, że w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków towary przywożone z Chin będą wprowadzane na rynek Unii po cenach niższych niż ceny naliczane przez przemysł Unii.
- (139) Ze względu na duże wolne moce produkcyjne w ChRL atrakcyjność rynku Unii oraz zachowania cenowe chińskich producentów eksportujących, jak podsumowano powyżej w motywach 134–138, prawdopodobne jest, że w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków znaczne ilości tanich nadtlenuosiarczanów byłyby dostępne do sprzedaży/przekierowania do Unii już w perspektywie krótkoterminowej.
- (140) W związku z tym przemysł Unii, który obecnie jest w stanie zaspokoić popyt Unii, prawdopodobnie doświadczy utraty wielkości sprzedaży, jak również udziału w rynku Unii.

5.4. Wpływ na sytuację przemysłu Unii

- (141) Aby ocenić prawdopodobny wpływ na przemysł Unii w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków, Komisja przeprowadziła analizę możliwych skutków dla cen sprzedaży, wielkości sprzedaży i rentowności przemysłu Unii, jeżeli tanie towary przywożone z Chin zostałyby wprowadzone na rynek Unii w znacznych ilościach.
- (142) W tym względzie przypomina się, że gdy środki wygasły w latach 2002–2007, chiński przywóz produktów po cenach dumpingowych istotnie wzrósł z 200 ton w 2001 r. do niemal 9 000 ton w 2006 r., co doprowadziło do spadku cen, utraty udziału w rynku i znacznego spadku rentowności przemysłu Unii.
- (143) Na podstawie dotychczasowych doświadczeń i obecnej sytuacji konkurencyjnej przemysłu Unii Komisja zbadała sposób, w jaki dopuszczenie do wygaśnięcia środków prawdopodobnie wpłynęłoby na wskaźniki szkody. W związku z tym Komisja przeprowadziła symulację na podstawie następujących założeń:
- zmianę wielkości sprzedaży oszacowano w oparciu o połączenie historycznego wzrostu wielkości, gdy środki wygasły po raz pierwszy (tj. gdy chiński przywóz towarów po cenach dumpingowych osiągnął 9 000 ton w 2006 r.) i obecnej sytuacji konkurencyjnej przemysłu Unii dla każdego rodzaju produktu, uwzględniając przewagę konkurencyjną przemysłu Unii w odniesieniu do różnych rodzajów produktu (taką jak np. lepsza jakość lub krótszy czas realizacji) oraz fakt, że wzrost przywozu pozbawiłby udziału w rynku nie tylko przemysł Unii, ale również inne państwa trzecie;

⁽⁷⁰⁾ Na podstawie danych statystycznych z GTA.

- b) oczekiwana zmiana ceny przemysłu Unii opiera się na chińskich cenach eksportowych zgłoszonych Unii w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym pomniejszonych o ułamek różnic w poziomie cen wskazany w motywie 99 powyżej, biorąc pod uwagę różne rodzaje produktu;
 - c) aby ponownie obliczyć dane liczbowe dotyczące rentowności, otrzymane szacunkowe dochody zastosowano następnie do struktury kosztów przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym zweryfikowanej na miejscu.
- (144) Symulacja wykazała, że po roku wygaśnięcie środków spowodowałoby spadek wielkości sprzedaży przemysłu Unii o około 13 %, a po dwóch latach – o 20 %, jak również spadek ceny sprzedaży przemysłu Unii wynoszący w przybliżeniu 15 %. W związku z tym po roku dane liczbowe dotyczące rentowności zmieniłyby się z obecnych poziomów na sytuację bliską powodowaniu strat dla przemysłu Unii, a po dwóch latach – na sytuację powodującą straty.

5.5. Wnioski

- (145) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że uchylene środków dotyczących przywozu z ChRL prawdopodobnie w krótkim okresie spowodowałoby ponowne wystąpienie istotnej szkody dla przemysłu Unii.

6. INTERES PRZEMYSŁU UNII

- (146) W motywie 144 powyżej stwierdzono, że w przypadku dopuszczenia do wygaśnięcia środków antydumpingowych prawdopodobnie nastąpiłoby poważne pogorszenie sytuacji przemysłu Unii. W związku z tym utrzymanie środków działałoby na korzyść przemysłu Unii, ponieważ producenci unijni byłiby w stanie utrzymać wielkość sprzedaży, udział w rynku, rentowność i ogólnie pozytywną sytuację ekonomiczną. Natomiast wygaśnięcie środków mogłoby zagrozić rentowności przemysłu Unii, ponieważ istnieją powody, aby oczekiwać przeniesienia chińskiego przywozu na rynek Unii po cenach dumpingowych i w znacznych ilościach, co doprowadziłoby do ponownego wystąpienia szkody.

7. INTERES UŻYTKOWNIKÓW

- (147) Żaden z użytkowników, z którymi się skontaktowano, nie przedłożył odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Jeden użytkownik, Wacker Chemie AG, przedłożył jednak oświadczenie, w którym twierdził, że należy zakończyć stosowanie środków z różnych względów, do których odniesiono się poniżej.
- (148) Po pierwsze użytkownik twierdził, że w przemyśle Unii nastąpiły pozytywne zmiany pomimo znacznego przywozu z Chin i dużego przywozu z innych źródeł po porównywalnych cenach/często spadających cenach. W związku z tym przemysł Unii powinien być w stanie przetrwać jeszcze większą konkurencję ze strony przywozu z Chin. Po drugie Wacker Chemie twierdził, że producenci unijni są w stanie podnieść ceny na rynku UE bez względu na spadek kosztów produkcji. Ponadto zniesienie środków zwiększyłoby konkurencję na rynku i zdolność realizacji zamówień publicznych na nadtlenosiarczany po konkurencyjnych cenach ze wszystkich źródeł.
- (149) Jak wspomniano w sekcji 4.7 powyżej, Komisja stwierdziła, że przemysł Unii nie poniósł istotnej szkody w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym i zwiększył swoje ceny sprzedaży w okresie badanym. Ten wzrost ceny sprzedaży związany był jednak z równoważnym wzrostem kosztu produkcji (zob. motyw 125). Jeżeli chodzi o ceny importowe i wielkość przywozu z ChRL, Komisja przypomniała, że praktycznie wszelki przywóz do Unii z ChRL pochodzi od eksportera, w przypadku którego w pierwotnym dochodzeniu stwierdzono, że nie stosuje dumpingu i który nie podlega obecnemu przeglądowi. Ponadto przywóz z innych państw trzecich był dokonywany po cenach porównywalnych do cen przemysłu Unii i wykazywał on raczej tendencję wzrostową, a nie spadkową. W toku dochodzenia ujawniono również, że ze względu na charakter produktu, a także kilka źródeł dostaw dostępnych na rynku, użytkownicy mogą z łatwością zmieniać dostawców. W związku z tym Komisja odrzuciła argument użytkownika.
- (150) Ponadto w toku pierwotnego dochodzenia ujawniono, że wpływ produktu objętego przeglądownem na koszty produktów przetworzonych jest raczej marginalny, a wpływ cła antydumpingowego był znikomy⁽⁷¹⁾. Użytkownicy nie przekazali informacji, które podważyłyby wnioski wyciągnięte w toku wcześniejszych dochodzeń, dotyczące faktu, że wpływ cła na ich działalność będzie marginalny.

⁽⁷¹⁾ Dz.U. L 97 z 12.4.2007, s. 6.

8. INTERES IMPORTERÓW

- (151) Żaden z importerów, z którymi się skontaktowano, nie dokonywał przywozu produktu objętego przeglądem w znacznych ilościach, w związku z czym nie wymagano od nich przedłożenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Żaden z importerów, którzy zgłosili się do Komisji na początku przeglądu, nie przedstawił uwag.
- (152) W toku dochodzenia potwierdzono, że importerzy mogą z łatwością dokonywać zakupów z różnych źródeł dostępnych obecnie na rynku, w szczególności od przemysłu Unii, eksporterów ze Stanów Zjednoczonych i chińskich eksporterów prowadzących sprzedaż po cenach niedumpingowych. W pierwotnym dochodzeniu Komisja ustaliła, że odsetek przywozu nadtlensiarczanów stanowił 0,03–1,3 % całkowitego obrotu importerów ⁽⁷²⁾. W związku z tym, wobec braku dowodów, które podważyłyby to ustalenie, oraz biorąc pod uwagę, że w okresie objętym dochodzeniem przeglądem przywóz produktu objętego przeglądem był nieznaczny, Komisja stwierdziła, że środki nie będą miały nieproporcjonalnego wpływu na importerów.

9. WNIOSKI

- (153) Zgodnie z art. 21 rozporządzenia podstawowego Komisja wyważyła różne konkurencyjne interesy i w szczególny sposób uwzględniła konieczność zabezpieczenia przemysłu Unii przed prawdopodobnym ponownym wystąpieniem szkody. Wobec braku dowodów, które podważyłyby ustalenia z pierwotnego dochodzenia, Komisja stwierdziła, że nie dotyczy to importerów w tak znaczący sposób, aby utrzymanie środków miało być wyraźnie nieproporcjonalne. W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że nie ma szczególnie ważnych wskazań z perspektywy interesu Unii przemawiających przeciwko utrzymaniu obowiązujących obecnych środków antydumpingowych.

10. DALSZE POSTĘPOWANIE

- (154) W dniu 8 listopada 2019 r. Komisja ujawniła istotne fakty i ustalenia, na podstawie których zamierza utrzymać obowiązujące cła antydumpingowe („ostateczne ujawnienie”), i wezwała strony do przedstawienia uwag. Komisja nie otrzymała od zainteresowanych stron żadnych uwag dotyczących sprzeciwu wobec ujawnionych ustaleń.
- (155) Komisja rozpatrzyła i w stosownych przypadkach uwzględniła uwagi przedstawione przez zainteresowane strony.

11. ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

- (156) Z powyższego wynika, że należy utrzymać środki antydumpingowe mające zastosowanie do przywozu nadtlensiarczanów pochodzących z Chin.
- (157) W celu zminimalizowania ryzyka obchodzenia cła w związku z dużą różnicą w stawkach celnych potrzebne są środki szczególne zapewniające odpowiednie stosowanie ceł antydumpingowych. Przedsiębiorstwa, na które nałożono indywidualne cła antydumpingowe, muszą przedstawić ważną fakturę handlową organom celnym państwa członkowskiego. Faktura musi spełniać wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia. Przywóz, do którego nie dołączono takiej faktury, powinien podlegać cłu antydumpingowemu obowiązującemu wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (158) Mimo że przedstawienie tej faktury jest konieczne, aby organy celne państw członkowskich zastosowały indywidualne stawki cła antydumpingowego wobec przywozu, nie powinna być ona jedynym elementem brany pod uwagę przez organy celne. Organy celne państw członkowskich powinny bowiem przeprowadzić zwykłą kontrolę, nawet jeśli otrzymają fakturę spełniającą wszystkie wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, i podobnie jak we wszystkich innych przypadkach – mogą one żądać dodatkowych dokumentów (dokumentów przewozowych itp.) do celu weryfikacji dokładności danych zawartych w oświadczeniu oraz zapewnienia zasadności późniejszego zastosowania stawki należności celnej zgodnie z prawem celnym.
- (159) Jeżeli wywóz dokonywany przez jedno z przedsiębiorstw korzystających z niższej indywidualnej stawki celnej wzrośnie w znacznym stopniu, w szczególności po wprowadzeniu przedmiotowych środków, tego rodzaju wzrost wielkości wywozu może zostać uznany za stanowiący sam w sobie zmianę struktury handlu ze względu na wprowadzenie środków w rozumieniu art. 13 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W takich okolicznościach można wszcząć dochodzenie w sprawie obejścia środków, o ile spełnione zostaną odpowiednie warunki. Podczas tego dochodzenia można między innymi zbadać potrzebę zniesienia indywidualnych stawek celnych, a następnie nałożyć cło ogólnokrajowe.

⁽⁷²⁾ Dz.U. L 97 z 12.4.2007, s. 6.

- (160) Jeżeli przedsiębiorstwo objęte indywidualną stawką cła antydumpingowego zmieni nazwę, może zwrócić się o dalsze stosowanie tej stawki. Wniosek w tej sprawie należy kierować do Komisji ⁽⁷³⁾. Wniosek musi zawierać wszystkie istotne informacje, które pozwolą wykazać, że zmiana nie wpływa na prawo przedsiębiorstwa do korzystania ze stawki celnej, która ma do niego zastosowanie. Jeśli zmiana nazwy przedsiębiorstwa nie wpływa na jego prawo do korzystania ze stawki celnej, która ma do niego zastosowanie, zawiadomienie informujące o zmianie nazwy zostanie opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (161) Zgodnie z art. 109 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 ⁽⁷⁴⁾, gdy kwotę należy zwrócić w następstwie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do wypłaty należnych odsetek stosuje się stopę stosowaną przez Europejski Bank Centralny w odniesieniu do jego podstawowych operacji refinansujących, opublikowaną w serii C *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, obowiązującą pierwszego kalendarzowego dnia każdego miesiąca.
- (162) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Na przywóz nadtlenosiarczanów (nadsiarczanów), w tym siarczanu nadtlenomonosiarczanu potasu, objętych obecnie kodami CN 2833 40 00 i ex 2842 90 80 (kod TARIC 2842 90 80 20) i pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej nakłada się ostateczne cło antydumpingowe.
2. Stawka ostatecznego cła antydumpingowego mająca zastosowanie do ceny netto na granicy Unii, przed ocleniem, jest następująca dla produktu opisanego w ust. 1 i wytworzonego przez wymienione poniżej przedsiębiorstwa:

Przedsiębiorstwo	Cło (w %)	Dodatkowy kod TARIC
ABC Chemicals (Shanghai) Co., Ltd., Szanghaj	0,0	A820
United Initiators Shanghai Co., Ltd	24,5	A821
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	71,8	A999

3. Stosowanie indywidualnej stawki celnej ustalonej dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która musi zawierać datowane oświadczenie podpisane przez pracownika podmiotu wystawiającego taką fakturę, z podaniem jego imienia, nazwiska i stanowiska, przy czym takie oświadczenie sporządzone jest w sposób następujący: „Ja, niżej podpisany, poświadczam, że (ilość) [produkt objęty postępowaniem] sprzedana na wywóz do Unii Europejskiej objęta niniejszą fakturą została wytworzona przez [nazwa i adres przedsiębiorstwa] [kod dodatkowy TARIC] w [państwie, którego dotyczy postępowanie]. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą”. W przypadku nieprzedstawienia takiej faktury obowiązuje stawka celna mająca zastosowanie do „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
4. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

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

⁽⁷³⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Belgium.

⁽⁷⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1).

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 stycznia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

DECYZJA nr 2/2019 KOMITETU DS. TRANSPORTU LĄDOWEGO WSPÓLNOTA/SZWAJCARIA

z dnia 13 grudnia 2019 r.

w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między
Szwajcarią a Unią Europejską [2020/40]

KOMITET,

uwzględniając Umowę z dnia 21 czerwca 1999 r. między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób (dalej „Umowę”), w szczególności jej art. 52 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje,

- (1) Zgodnie z art. 51 ust. 2 Umowy Komitet ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria (dalej „Wspólny Komitet”) monitoruje i egzekwuje postanowienia Umowy oraz wprowadza w życie klauzule dotyczące dostosowania i przeglądu, o których mowa w jej art. 52 i 55.
- (2) Zgodnie z art. 52 ust. 4 Umowy Wspólny Komitet przyjmuje, między innymi, decyzje zmieniające załącznik 1 w celu uwzględnienia w nim, w razie potrzeby i na zasadzie wzajemności, zmian wprowadzonych w przedmiotowych przepisach lub podejmuje decyzje dotyczące wszelkich innych środków służących zapewnieniu właściwego funkcjonowania Umowy.
- (3) Decyzja nr 1/2013 Wspólnego Komitetu ⁽¹⁾ przewiduje uznawanie, na zasadzie wzajemności, certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych wydanych przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego lub Szwajcarii zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE ⁽²⁾. Przewiduje ona również uznawanie, na zasadzie wzajemności, deklaracji WE zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji, certyfikatów weryfikacji WE, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, pojazdów i typu pojazdu, a także jednostek notyfikowanych na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ⁽³⁾.
- (4) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽⁴⁾ określono nowe wymogi dotyczące wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności, podsystemów i pojazdów kolejowych. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽⁵⁾ określono nowe zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym. Dyrektywy te powierzają również nowe funkcje Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (zwanej dalej „Agencją”). Agencja jest w szczególności odpowiedzialna za wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu i zezwoleń na dopuszczenie typu pojazdu zgodnie z art. 21 i 24 dyrektywy (UE) 2016/797 (dalej „zezwoleń UE na użytkowanie pojazdów kolejowych”) oraz za wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798 (dalej „jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa”). Państwa członkowskie dokonują transpozycji tych dyrektyw do dnia 16 czerwca 2019 r., a państwa członkowskie, które odpowiednio powiadomiły Komisję i Agencję, najpóźniej do dnia 16 czerwca 2020 r. Dyrektywy 2004/49/WE i 2008/57/WE tracą moc i zostają zastąpione dyrektywami (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 ze skutkiem od dnia 16 czerwca 2020 r.
- (5) Ponadto Szwajcaria zamierza stosować przepisy prawne równoważne z dyrektywami (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798. Należy zatem włączyć do Umowy nowe istotne przepisy dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w drodze zmiany załącznika 1.

⁽¹⁾ Decyzja nr 1/2013 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 6 grudnia 2013 r. zmieniająca załącznik 1 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie kolejowego i drogowego transportu towarów i osób (Dz.U. L 352 z 24.12.2013, s. 79).

⁽²⁾ 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 164 z 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

- (6) Umowa w obecnej formie nie przewiduje możliwości wykonywania przez instytucje ani organy Unii Europejskiej uprawnień w Szwajcarii, ani też nie uprawnia Wspólnego Komitetu do zmiany Umowy w tym celu. Zgodnie z obowiązującymi procedurami w oczekiwaniu na zmianę Umowy, aby utrzymać płynny ruch kolejowy między Szwajcarią a Unią Europejską należy ustanowić przepisy przejściowe. W tym celu należy wyjaśnić, że zgodność z obowiązującymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa i interoperacyjności w Szwajcarii można ustalić na łącznej podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub unijnego zezwolenia dla pojazdu wydanych przez Agencję z jednej strony i weryfikacji przez Szwajcarię zgodności z krajowymi przepisami szwajcarskimi z drugiej strony. Odnosnie do wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń UE na użytkowanie pojazdów kolejowych, do celów wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na użytkowanie pojazdów w szwajcarskiej sieci kolejowej, Agencja powinna traktować jako dowód przeprowadzoną przez Szwajcarię ocenę zgodności w wymogami szwajcarskich przepisów odpowiadających odnośnym przepisom prawa Unii Europejskiej.
- (7) Należy wzajemnie uznawać certyfikaty WE i deklaracje WE ustanowione na podstawie dyrektywy (UE) 2016/797.
- (8) Aby ograniczyć obciążenie administracyjne, należy zezwolić wnioskodawcom na jednoczesne ubieganie się o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub unijnego zezwolenia na użytkowanie pojazdu wydanych przez Agencję, jak również na weryfikację przez Szwajcarię przestrzegania jej przepisów krajowych. W tym celu należy też umożliwić wnioskodawcom korzystanie z punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796⁽⁶⁾. Należy przyznać Szwajcarii dostęp do punktu kompleksowej obsługi, a Agencja i Szwajcaria powinny współpracować w zakresie niezbędnym do wykonania niniejszej decyzji.
- (9) Przepisy krajowe, o których mowa w art. 13 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i w art. 8 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, mające zastosowanie do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na użytkowanie pojazdów kolejowych na terytorium Szwajcarii (dalej „przepisy krajowe”) należy notyfikować na potrzeby publikacji za pomocą systemu elektronicznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796. Obszary, w których obowiązują szwajcarskie przepisy krajowe, powinny zostać wymienione w załączniku 1 do Umowy.
- (10) Szwajcaria i Unia Europejska zobowiązały się do usunięcia zbędnych przepisów krajowych, które stanowią przeszkodę dla interoperacyjności i płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską. Niektóre krajowe przepisy szwajcarskie wymienione w załączniku 1 do Umowy mogą być niezgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności i powinny przed dniem 31 grudnia 2020 r. zostać poddane przeglądowi prowadzącemu do ich wyeliminowania, zmiany lub utrzymania.
- (11) Należy uchylić decyzję Wspólnego Komitetu nr 1/2013. Z uwagi na fakt, że zgodnie z dyrektywami (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 niektóre państwa członkowskie mają transponować te dyrektywy dopiero do dnia 16 czerwca 2020 r., do tego dnia art. 2 ust. 1 i art. 3 ust. 1 tej decyzji Wspólnego Komitetu nadal powinny mieć zastosowanie w odniesieniu do tych państw członkowskich.
- (12) Deklaracje WE zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji, certyfikaty weryfikacji WE oraz zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, pojazdów i danego typu pojazdów, a także certyfikaty bezpieczeństwa uznane zgodnie z decyzją nr 1/2013 powinny być nadal uznawane na warunkach, na których zostały wydane.
- (13) Przepisy przejściowe niniejszej decyzji powinny mieć zastosowanie do dnia 31 grudnia 2020 r., w oczekiwaniu na zmianę Umowy w celu rozszerzenia na szwajcarską sieć kolejową roli Agencji w dziedzinie certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na użytkowanie pojazdów kolejowych, Wspólny komitet powinien rozważyć przedłużenie obowiązywania środków przejściowych po dniu 31 grudnia 2020 r., jeżeli jest prawdopodobne, że przepisy prawne równoważne z rozporządzeniem (UE) 2016/796, dyrektywami (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 nie będą stosowane do dnia 31 grudnia 2020 r.,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Załącznik 1 do Umowy zastępuje się załącznikiem do niniejszej decyzji.

⁽⁶⁾ 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 138 z 26.5.2016, s. 1).

Artykuł 2

1. Spełnienie wymagań dotyczących korzystania przez przedsiębiorstwo kolejowe ze szwajcarskiej sieci kolejowej może być ustalone na łącznej podstawie:

- jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798, oraz
- decyzji Szwajcarii o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów szwajcarskich, o których mowa w art. 6 ust. 1.

Do celów akapitu pierwszego Szwajcaria uznaje jednolite certyfikaty bezpieczeństwa wydane przez Agencję zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798.

Krajowe organy szwajcarskie przeprowadzają weryfikację przestrzegania przepisów krajowych w terminie przewidzianym w art. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 ⁽⁷⁾.

2. Na potrzeby wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa do wykorzystywania w ramach sieci kolejowej Unii Europejskiej Agencja traktuje jako dowód ocenę zgodności z wymogami szwajcarskich przepisów odpowiadających odpowiednim przepisom prawa Unii Europejskiej, przeprowadzoną przez Szwajcarię do celów wydania certyfikatu bezpieczeństwa wykorzystywanego w ramach szwajcarskiej sieci kolejowej.

3. Wnioskodawca może jednocześnie złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa oraz o decyzję o weryfikacji zgodności ze szwajcarskimi przepisami krajowymi. W takim przypadku Agencja i Szwajcaria współpracują, aby zapewnić podjęcie decyzji w sprawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa oraz w sprawie weryfikacji zgodności ze szwajcarskimi przepisami krajowymi w terminach określonych w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763 i zgodnie z ust. 1 akapit trzeci.

Artykuł 3

1. Przestrzeganie wymogów dotyczących zezwoleń na użytkowanie pojazdów w ramach szwajcarskiej sieci kolejowej może zostać stwierdzone na łącznej podstawie:

- unijnego zezwolenia na użytkowanie pojazdu wydanego przez Agencję zgodnie z art. 21 i art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797, oraz
- decyzji Szwajcarii o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów szwajcarskich, o których mowa w art. 6 ust. 1.

Do celów akapitu pierwszego Szwajcaria uznaje unijne zezwolenia na użytkowanie pojazdów kolejowych wydane przez Agencję zgodnie z art. 21 i 24 dyrektywy (UE) 2016/797.

Szwajcaria przeprowadza weryfikację przestrzegania przepisów krajowych w terminie określonym w art. 34 rozporządzenia (UE) 2018/545 ⁽⁸⁾.

2. Na potrzeby wydawania unijnych zezwoleń na użytkowanie pojazdów kolejowych w ramach sieci kolejowej Unii Europejskiej Agencja traktuje jako dowód ocenę zgodności z wymogami szwajcarskich przepisów odpowiadających odpowiednim przepisom prawa Unii Europejskiej, przeprowadzoną przez Szwajcarię do celów wydania zezwolenia na użytkowanie pojazdu w ramach szwajcarskiej sieci kolejowej.

3. Wnioskodawca może jednocześnie złożyć wniosek o zezwolenie na pojazd w UE oraz o decyzję o weryfikacji zgodności z krajowymi przepisami szwajcarskimi. W takim przypadku Agencja i Szwajcaria współpracują, aby zapewnić podejmowanie decyzji w sprawie wniosku o zezwolenie UE na użytkowanie pojazdu oraz w sprawie weryfikacji zgodności z krajowymi przepisami szwajcarskimi w terminach określonych w art. 34 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/545, zgodnie z ust. 1 akapit trzeci.

Artykuł 4

1. Na zasadzie wzajemności uznawane są:

- a) certyfikaty WE zgodności lub przydatności do stosowania, o których mowa w art. 9 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez jednostkę notyfikowaną;

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007. (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 49).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L 90 z 6.4.2018, s. 66).

- b) deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, o których mowa w art. 9 i art. 10 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- c) certyfikaty weryfikacji WE, o których mowa w załączniku IV do dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez jednostkę notyfikowaną;
- d) deklaracje weryfikacji WE, o których mowa w art. 15 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez wnioskodawcę;
- e) wykaz jednostek oceniających zgodność Szwajcarii i Unii Europejskiej, przewidziany w art. 38 dyrektywy (UE) 2016/797.

2. Szwajcaria notyfikuje Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej jednostki oceniające zgodność posiadające siedzibę w Szwajcarii zgodnie z art. 37 dyrektywy (UE) 2016/797.

Szwajcarskie jednostki notyfikowane mogą prowadzić działalność zgodnie z warunkami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/797, pod warunkiem że spełniają wymogi dyrektywy (UE) 2016/797.

Komisja udostępni publicznie wykaz szwajcarskich jednostek notyfikowanych.

Artykuł 5

1. Wnioski o wydanie decyzji o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów szwajcarskich, o których mowa w art. 2 ust. 1 i art. 3 ust. 1, składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.
2. Wnioski, o których mowa w art. 2 ust. 3 i art. 3 ust. 3, składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.
3. Szwajcaria rejestruje kopię decyzji o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów krajowych w punkcie kompleksowej obsługi.
4. Do celów niniejszej decyzji Szwajcaria ma dostęp do punktu kompleksowej obsługi.

Artykuł 6

1. Szwajcarskie przepisy krajowe mogą uzupełniać wymogi Unii Europejskiej lub wprowadzać od nich odstępstwo w zakresie, w jakim przepisy te dotyczą parametrów technicznych podsystemów, aspektów operacyjnych oraz personelu wykonującego zadania w zakresie bezpieczeństwa wymienione w załączniku 1 do Umowy.
2. Szwajcaria notyfikuje Agencji przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, do celów publikacji za pomocą systemu komputerowego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.

Artykuł 7

1. Decyzja Wspólnego Komitetu nr 1/2013 traci moc ze skutkiem od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji.
2. Art. 2 ust. 1 i art. 3 ust. 1 decyzji Wspólnego Komitetu nr 1/2013 nadal mają zastosowanie do dnia 16 czerwca 2020 r. w odniesieniu do państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 lub art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798.
3. Deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, certyfikaty weryfikacji WE oraz deklaracje weryfikacji WE uznane zgodnie z decyzją nr 1/2013 Wspólnego Komitetu są uznawane zgodnie z warunkami, w których zostały wydane.
4. Certyfikaty bezpieczeństwa oraz zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, pojazdów oraz danych typów pojazdów, uznane zgodnie z decyzją nr 1/2013 Wspólnego Komitetu, pozostają uznane zgodnie z warunkami, w których zostały wydane.

Artykuł 8

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Artykuły 2, 3, 4 i 5 obowiązują do dnia 31 grudnia 2020 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 grudnia 2019 r.

W imieniu Unii Europejskiej
Elisabeth WERNER
Przewodnicząca

W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej
Peter FÜGLISTALER
Przewodniczący Delegacji Szwajcarii

ZAŁĄCZNIK

ZAŁĄCZNIK I

OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY

Zgodnie z art. 52 ust. 6 niniejszej Umowy Szwajcaria stosuje przepisy prawne równoważne z wymienionymi poniżej przepisami:

Odpowiednie przepisy prawa unijnego

SEKCJA 1 – DOSTĘP DO ZAWODU

- Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (wersja skodyfikowana) (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).
- 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. L 300 z 14.11.2009, s. 51), ostatnio zmienione rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z 13 maja 2013 (Dz.U. L 158 z 10.6.2013, s. 1).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72), ostatnio zmienione rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z 13 maja 2013 (Dz.U. L 158 z 10.6.2013, s. 1).

Do celów niniejszej umowy:

- a) Unia Europejska i Konfederacja Szwajcarska zwalniają z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli Konfederacji Szwajcarskiej, państw członkowskich Unii Europejskiej i państw wchodzących w skład Europejskiego Obszaru Gospodarczego;
- b) Konfederacja Szwajcarska może zwolnić z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli państw innych niż państwa wymienione w lit. a) jedynie po uprzedniej konsultacji z Unią Europejską i po uzyskaniu jej zgody;
- c) przepisy rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 (dotyczące kabotażu) nie mają zastosowania.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88), ostatnio zmienione rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z 13 maja 2013 (Dz.U. L 158 z 10.6.2013, s. 1).

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia przepisy rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 (dotyczące kabotażu) nie mają zastosowania.

- Decyzja Komisji 2009/992/UE z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (Dz.U. L 339 z 22.12.2009, s. 36).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (Dz.U. L 335 z 18.12.2010, s. 21).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 361/2014 z dnia 9 kwietnia 2014 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 w odniesieniu do dokumentów dotyczących międzynarodowego autokarowego i autobusowego przewozu osób oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98 (Dz.U. L 107 z 10.4.2014, s. 39).
- Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 74 z 19.3.2016, s. 8).

SEKCJA 2 – NORMY SOCJALNE

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

- 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 (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).
- 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) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).
- 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 (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35), ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. (Dz.U. L 74 z 19.3.2016, s. 8).
- 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. L 168 z 2.7.2010, s. 16).
- 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. 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 koniecznych do wzajemnego połączenia elektronicznych rejestrów kart kierowcy (Dz.U. L 15 z 22.1.2016, s. 51), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1503 z dnia 25 sierpnia 2017 r. (Dz.U. L 221 z 26.8.2017, s. 10).
- 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. L 139 z 26.5.2016, s. 1), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/502 z dnia 28 lutego 2018 r. (Dz.U. L 85 z 28.3.2018, s. 1).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiające standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu (Dz.U. L 79 z 24.3.2017, s. 1).
- Decyzja Komisji (UE) 2017/1013 z dnia 30 marca 2017 r. ustalająca znormalizowany formularz sprawozdawczy przewidziany w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 153 z 16.6.2017, s. 28).

SEKCJA 3 – NORMY TECHNICZNE

Pojazdy silnikowe

- Dyrektywa Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/34/WE z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz.U. L 155 z 15.6.2007, s. 49).
- Dyrektywa Rady 88/77/EWG Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE z dnia 10 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, s. 10).
- Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26), ostatnio zmieniona dyrektywą wykonawczą Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. (Dz.U. L 59 z 28.2.2014, s. 32).
- 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. L 57 z 2.3.1992, s. 27), zmieniona dyrektywą 2002/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. (Dz.U. L 327 z 4.12.2002, s. 8).

- Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59), zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 lutego 2002 r. (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, s. 47).
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 2411/98 z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie uznawania w ruchu wewnątrzspółnotowym znaków wyróżniających państwo członkowskie, w którym zarejestrowano pojazdy silnikowe i ich przyczepy (Dz.U. L 299 z 10.11.1998, s. 1).
- 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. L 203 z 10.8.2000, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2010/47/UE z dnia 5 lipca 2010 r. (Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 33).
- Dyrektywa 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, które należy podjąć przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 275 z 20.10.2005, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2008/74/WE z dnia 18 lipca 2008 r. (Dz.U. L 192 z 19.7.2008, s. 51).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 133/2014 z dnia 31 stycznia 2014 r. (Dz.U. L 47 z 18.2.2014, s. 1).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1004 z dnia 22 czerwca 2016 r. (Dz.U. L 165 z 23.6.2016, s. 1).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 627/2014 z dnia 12 czerwca 2014 r. (Dz.U. L 174 z 13.6.2014, s. 28).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131), zmienione rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1576 z dnia 26 czerwca 2017 r. (Dz.U. L 239 z 19.9.2017, s. 3).

Transport materiałów niebezpiecznych

- Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35), ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/54/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. (Dz.U. L 162 z 21.6.2008, s. 11).
- Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji (UE) 2018/1846 z dnia 23 listopada 2018 r. (Dz.U. L 299 z 26.11.2018, s. 58).

Do celów niniejszej Umowy w Szwajcarii obowiązują następujące odstępstwa od dyrektywy 2008/68/WE:

1. Transport drogowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

RO - a - CH - 1

Przedmiot: transport w cysternach oleju napędowego i oleju opałowego z numerem UN 1202.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 1.1.3.6 i 6.8

Treść załącznika do dyrektywy: odstępstwa dotyczące przewożonych ilości na jednostkę transportową, przepisy dotyczące budowy cystern.

Treść ustawodawstwa krajowego: cysterny, które nie zostały zbudowane zgodnie z pkt 6.8, lecz zgodnie z prawodawstwem krajowym, o pojemności do 1 210 l i są używane do transportu oleju opałowego lub oleju napędowego z numerem UN 1202, mogą korzystać ze zwolnień w pkt 1.1.3.6 ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: punkty 1.1.3.6.3 lit. b) i 6.14 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - a - CH - 2

Przedmiot: zwolnienie z wymogu posiadania dokumentu przewozowego dotyczącego niektórych ilości towarów niebezpiecznych, określonych w pkt 1.1.3.6.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 1.1.3.6 i 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: wymogi dotyczące dokumentacji przewozowej.

Treść ustawodawstwa krajowego: transport zabrudzonych pustych pojemników należących do kategorii transportowej 4 oraz pełnych lub pustych butli gazowych do aparatów oddechowych używanych przez służby ratunkowe lub jako sprzęt do nurkowania, w ilościach nieprzekraczających limitów określonych w pkt 1.1.3.6, nie podlega obowiązkowi posiadania dokumentu przewozowego, o którym mowa w pkt 5.4.1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.6.3 lit. c) dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - a - CH - 3

Przedmiot: transport zabrudzonych pustych cystern przez firmy serwisujące magazyny cieczy zanieczyszczających wodę.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 6.5, 6.8, 8.2 i 9.

Treść załącznika do dyrektywy: budowa, wyposażenie i kontrola cystern i pojazdów; szkolenie kierowców.

Treść ustawodawstwa krajowego: pojazdy i zabrudzone puste cysterny/pojemniki używane przez firmy serwisujące magazyny cieczy zanieczyszczających wodę do przechowywania cieczy w trakcie obsługi technicznej cystern stacjonarnych nie podlegają wymogom w zakresie budowy, wyposażenia i kontroli ani wymogom w zakresie etykietowania i znakowania przy użyciu pomarańczowej tabliczki, określonym przez ADR. Podlegają one szczegółowym wymogom etykietowania i znakowania, a kierowca pojazdu nie ma obowiązku odbycia szkolenia, o którym mowa w pkt 8.2.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.6.3.10 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

Odstępstwa dla Szwajcarii na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

RO - bi - CH - 1

Przedmiot: transport odpadów z gospodarstw domowych zawierających towary niebezpieczne na składowiska śmieci.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 2, 4.1.10, 5.2 i 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: klasyfikacja, opakowanie zbiorcze, znakowanie i etykietowanie, dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: przepisy obejmują zasady dotyczące uproszczonej klasyfikacji przez eksperta uznanego przez właściwy organ odpadów z gospodarstw domowych zawierających niebezpieczne towary (z gospodarstw domowych) pod kątem użycia odpowiednich pojemników i szkolenia kierowców. Odpady z gospodarstw domowych niemożliwe do sklasyfikowania przez eksperta mogą być przewożone do zakładu przerobu odpadów komunalnych w niewielkich ilościach możliwych do zidentyfikowania poprzez opakowanie i jednostkę transportową.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.7 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Uwagi: przepisy te mogą być stosowane wyłącznie w odniesieniu do transportu odpadów z gospodarstw domowych zawierających towary niebezpieczne pomiędzy publicznymi zakładami przerobu odpadów komunalnych a składowiskami śmieci.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - bi - CH - 2

Przedmiot: transport zwrotny sztucznych ogni.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 2.1.2, 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: klasyfikacja i dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: w celu ułatwienia transportu zwrotnego ogni sztucznych z numerami UN 0335, 0336 i 0337 z punktów sprzedaży detalicznej do dostawców przewidziano zwolnienia dotyczące podania w dokumencie przewozowym masy netto i klasyfikacji wyrobów.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.8 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Uwagi: kontrola szczegółowej zawartości każdej pozycji niesprzedanego wyrobu w każdym opakowaniu jest praktycznie niemożliwa dla wyrobów przeznaczonych do sprzedaży detalicznej.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - bi - CH - 3

Przedmiot: świadectwo szkolenia ADR dla przejazdów związanych z transportem uszkodzonych pojazdów, przejazdów związanych z naprawą, przejazdów wykonywanych w celu przeprowadzenia przeglądu pojazdu-cysterny/cysterny oraz przejazdów wykonywanych pojazdami-cysternami przez ekspertów odpowiedzialnych za przegląd danego pojazdu.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: pkt 8.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Kierowcy pojazdów muszą mieć ukończone kursy szkoleniowe.

Treść ustawodawstwa krajowego: szkolenie i świadectwo w zakresie ADR nie są wymagane dla przejazdów związanych z transportem uszkodzonych pojazdów lub jazdami próbnymi po naprawie, podróży wykonywanych w celu przeprowadzenia przeglądu pojazdu-cysterny lub jego cysterny oraz podróży wykonywanych przez ekspertów odpowiedzialnych za przegląd pojazdu-cysterny.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: instrukcje z dnia 30 września 2008 r. Departamentu Federalnego ds. Środowiska, Transportu, Energii i Komunikacji (DETEC) dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Uwagi: w niektórych przypadkach uszkodzone pojazdy lub naprawiane pojazdy, a także pojazdy-cysterny przygotowywane do przeglądu technicznego lub kontrolowane w trakcie takiego przeglądu nadal zawierają towary niebezpieczne.

Wymagania pkt 1.3 i 8.2.3 nadal mają zastosowanie.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

2. Transport kolejowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

RA - a - CH - 1

Przedmiot: transport w cysternach oleju napędowego i oleju opałowego z numerem UN 1202.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do wymienionej dyrektywy: pkt 6.8.

Treść załącznika do dyrektywy: przepisy dotyczące budowy cystern.

Treść ustawodawstwa krajowego: dopuszcza się cysterny, które nie zostały zbudowane zgodnie z pkt 6.8, lecz zgodnie z prawodawstwem krajowym, o pojemności do 1 210 l i używane do transportu oleju opałowego lub oleju napędowego z numerem UN 1202.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: załącznik do rozporządzenia DETEC z dnia 3 grudnia 1996 r. dotyczącego przewozu towarów niebezpiecznych koleją i kolejami linowymi (RSD, RS 742.401.6) i pkt 6.14 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RA - a - CH - 2

Przedmiot: dokument przewozowy.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do wymienionej dyrektywy: pkt 5.4.1.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacje ogólne wymagane w dokumencie przewozowym.

Treść ustawodawstwa krajowego: W dokumencie przewozowym można stosować termin grupowy jeżeli do tego dokumentu przewozowego załączony jest wykaz zawierający informacje wymagane zgodnie z powyższym.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: załącznik do rozporządzenia DETEC z dnia 3 grudnia 1996 r. dotyczącego przewozu towarów niebezpiecznych koleją i kolejami linowymi (RSD, RS 742.401.6).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

- 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. L 165 z 30.6.2010, s. 1).

SEKCJA 4 – PRAWA DOSTĘPU I PRZEWOZU KOLEJOWEGO

- Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25).
- Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70).
- Dyrektywa Rady 95/19/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za infrastrukturę (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 75).
- 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 164 z 30.4.2004, s. 44), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r. (Dz.U. L 201 z 10.7.2014, s. 9).
- 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. L 315 z 3.12.2007, s. 51), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji (UE) 2016/882 z dnia 1 czerwca 2016 r. (Dz.U. L 146 z 3.6.2016, s. 22).
- 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. L 153 z 14.6.2007, s. 9), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).
- Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30), zmieniona decyzją Komisji 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. (Dz.U. L 43 z 17.2.2011, s. 33).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. (Dz.U. L 70 z 11.3.2014, s. 20).
- 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. L 341 z 22.12.2009, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2015/2299 z dnia 17 listopada 2015 r. (Dz.U. L 324 z 10.12.2015, s. 15).
- 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. L 13 z 19.1.2010, 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. L 319 z 4.12.2010, s. 1).
- 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. 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 (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).
- Decyzja Komisji 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu »Infrastruktura« transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 53), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).
- 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. L 122 z 11.5.2011, s. 22).
- 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. L 123 z 12.5.2011, s. 11), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/775 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 103).
- Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32).
- 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. L 314 z 29.11.2011, s. 36).
- Decyzja Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją Komisji (UE) 2015/14 z dnia 5 stycznia 2015 r. (Dz.U. L 3 z 7.1.2015, s. 44).
- 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. L 345 z 15.12.2012, s. 1), zmieniona decyzją Komisji 2013/710/UE z dnia 2 grudnia 2013 r. (Dz.U. L 323 z 4.12.2013, s. 35).

W Szwajcarii mają zastosowanie następujące przepisy krajowe, o których mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:

- CH-TSI OPE-001: Kolejowe procedury operacyjne: zapis komunikatów ustnych (przedsiębiorstwo kolejowe–zarządca infrastruktury) (przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI OPE-002: Kolejowe procedury operacyjne: metoda komunikacji (przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI OPE-003: Kolejowe procedury operacyjne: język „operacyjny” (przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI OPE-004: Kolejowe procedury operacyjne: komunikaty kryzysowe (przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.).
- 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. L 320 z 17.11.2012, s. 8).
- 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. L 104 z 12.4.2013, s. 1), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/924 z dnia 8 czerwca 2015 r. (Dz.U. L 150 z 17.6.2015, s. 10).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1136 z dnia 13 lipca 2015 r. (Dz.U. L 185 z 14.7.2015, s. 6).
- 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. L 356 z 12.12.2014, s. 489).
- 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. L 356 z 12.12.2014, s. 1), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/772 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 1).

- 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. L 356 z 12.12.2014, s. 179), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/868 z dnia 13 czerwca 2018 r. (Dz.U. L 149 z 14.6.2018, s. 16).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/868 z dnia 13 czerwca 2018 r. (Dz.U. L 149 z 14.6.2018, s. 16).

W Szwajcarii mają zastosowanie następujące przepisy krajowe, o których mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:

- CH-TSI LOC&PAS-001: szerokość nabieżnika ślizgacza;
- CH-TSI LOC&PAS-002: wąskie zwrotnice/testy przewodzenia w zwrotnicach;
- CH-TSI LOC&PAS-003: wąskie zakręty $r < 250$ m;
- CH-TSI LOC&PAS-004: siła przemieszczenia torów;
- CH-TSI LOC&PAS-005: niedobór przechyłki;
- CH-TSI LOC&PAS-006: homologacja taboru kolejowego z systemem przechyłu seria N;
- CH-TSI LOC&PAS-007: smarowanie obrzeży kół;
- CH-TSI LOC&PAS-009: emisje spalin z silników z pojazdów z silnikiem cieplnym (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-010: Optyczny sygnał ostrzegawczy na czole pociągów: 3 × czerwony;
- CH-TSI LOC&PAS-011: ograniczenie mocy trakcyjnej;
- CH-TSI LOC&PAS-012: admitancja;
- CH-TSI LOC&PAS-013: interakcja: pantograf/sieć trakcyjna;
- CH-TSI LOC&PAS-014: zgodność z urządzeniami do ogłaszania wolnego toru;
- CH-TSI LOC&PAS-017: kontur odniesienia (tor);
- CH-TSI LOC&PAS-018: minimalny promień krzywizny;
- CH-TSI LOC&PAS-019: sygnał »non leading input« dla pojazdu wiodącego (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-020: sygnał »sleeping input« w zespole trakcyjnym (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-022: reset ręcznego hamulca bezpieczeństwa (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-025: zabezpieczenie urządzenia służącego do odłączania urządzenia pokładowego ETCS (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-026: zakaz SIGNUM/ZUB w pojazdach wyposażonych w ERTMS/ETCS Baseline 3;
- CH-TSI LOC&PAS-027: zdalne sterowanie ręczne podczas pracy manewrowej (tryb »shunting«) (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-028: kontur odniesienia, drzwi;
- CH-TSI LOC&PAS-029: zabezpieczenie przed wykolejeniem Y/Q;
- CH-TSI LOC&PAS-030: stosowanie układów hamulcowych bez tarcia;
- CH-TSI LOC&PAS-031: bezpieczne odcięcie trakcji (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-035: wystarczająca skuteczność hamowania podczas hamowania awaryjnego (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-TSI LOC&PAS-037: hamulec roboczy ETCS (service brake) (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu »Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych« systemu kolei w Unii (Dz.U. 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. 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. L 356 z 12.12.2014, s. 438), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 356).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. 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. L 148 z 13.6.2015, s. 17).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44). W Szwajcarii stosuje się wyłącznie następujące przepisy: art. 7 (ust. 1–3), 8–10, 12, 15, 17, 21 (bez ust. 7), 22–25, 27–42, 44, 45 i 49 oraz załączniki II, III i IV.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102). W Szwajcarii stosuje się wyłącznie następujące przepisy: art. 9, 10 (bez ust. 7), 13, 14 i 17 oraz załącznik III.
- 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. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

W Szwajcarii mają zastosowanie następujące przepisy krajowe, o których mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:

- CH-TSI CCS-003: aktywacja/dezaktywacja transmisji pakietu 44 do systemów ZUB/SIGNUM;
- CH-TSI CCS-005: certyfikat jakości usługi w odniesieniu do transmisji danych GSM-R (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-006: utrata sygnału »non leading permitted« w trybie »non leading« (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-007: wymóg dotyczący krzywych hamowania dla ERTMS/ETCS Baseline 2;
- CH-TSI CCS-008: minimalna implementacja »Change Requests« (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-011: funkcja Euroloop;
- CH-TSI CCS-015: jednoczesne zarządzanie dwoma kanałami danych GSM-R;
- CH-TSI CCS-016: stosowanie parametrów i funkcji właściwych dla państwa (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-018: zakaz Level STM/NTC w odniesieniu do ZUB/SIGNUM;
- CH-TSI CCS-019: automatyczne wznawianie i wyświetlanie danych dotyczących pociągu (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-022: cofanie w trybie »Unfitted«;
- CH-TSI CCS-023: wyświetlanie wiadomości tekstowych;
- CH-TSI CCS-024: dane dotyczące pociągu: NC_TRAIN, M_AXLELOAD, V_MAXTRAIN (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-026: monitorowanie elektroniczne urządzeń torowych z pojazdu;
- CH-TSI CCS-032: wprowadzanie niepowtarzalnego numeru pociągu w urządzeniu pokładowym ETCS i GSM-R CabRadio (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-033: funkcje GSM-R Voice (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);
- CH-TSI CCS-034: tryb »Non Leading«;
- CH-TSI CCS-035: teksty do wyświetlania na DMI (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądkowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.);

- CH-TSI CCS-038: informacja o znaczącym rozszerzeniu przedziału ufności w odometrii (*przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.*);
- CH-CSM-RA-001: koncepcja argumentacji pewności zabezpieczeń na potrzeby uzyskania homologacji ETCS w Szwajcarii;
- CH-CSM-RA-002: wymogi w odniesieniu do prędkości powyżej 200 km na godz.;
- CH-CSM-RA-003: jakość danych dotyczących pociągu.
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L 90 z 6.4.2018, s. 66).
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 16).
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 49).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 (Dz.U. L 42 z 13.2.2019, s. 9).
- Zalecenie Komisji (UE) 2019/780 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie praktycznych zasad wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 390).

Sekcja 5 – Inne dziedziny

- Dyrektywa Rady 92/82/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie zbliżenia stawek podatków akcyzowych dla olejów mineralnych (Dz.U. L 316 z 31.10.1992, s. 19).
 - 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. L 167 z 30.4.2004, s. 39).
 - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59.
-

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 280 z dnia 31 października 2019 r.)

Strona 631, pozycja 8712 00 30:

zamiast: „Rowery z łożyskami”,

powinno być: „Rowery z łożyskami kulkowymi”.

Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 280 z dnia 31 października 2019 r.)

Strona 1030, pozycja dotycząca Szwajcarii, czwarta kolumna:

zamiast: „Berno”,

powinno być: „Delémont”.

Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 280 z dnia 31 października 2019 r.)

Strona 10, spis treści, pozycja dotycząca załącznika 7:

zamiast: „(Zarezerwowany do ewentualnego użytku w ramach Zharmonizowanego Systemu)”,

powinno być: „(Zarezerwowany do ewentualnego przyszłego użytku)”.

ISSN 1977-0936 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-2431 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL