

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**      **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 549/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**z dnia 10 marca 2004 r.**  
**ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej**  
**(Rozporządzenie ramowe)**  
**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**  
**(Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1)**

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.	L 300	34	14.11.2009

sprostowane przez:

► **C1**      Sprostowanie, Dz.U. L 174 z 4.7.2007, str. 26 (549/2004)



**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 549/2004 PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia 10 marca 2004 r.**

**ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni  
Powietrznej**

**(Rozporządzenie ramowe)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(3)</sup>,

działając zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 251 Traktatu <sup>(4)</sup>,  
w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy  
w dniu 11 grudnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne i regularne działanie służb transportu lotniczego, tym samym ułatwiającego swobodny przepływ towarów, ludzi i usług.
- (2) Na swoim nadzwyczajnym posiedzeniu w Lizbonie w dniach 23 i 24 marca 2000 r. Rada Europejska wezwała Komisję do przedstawienia propozycji w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną, kontroli ruchu lotniczego i zarządzania przepływem ruchu lotniczego w oparciu o pracę Grupy Wysokiego Szczębla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej utworzonej przez Komisję. Grupa ta, złożona głównie z przedstawicieli cywilnych i wojskowych władz lotniczych Krajów Członkowskich, przedstawiła swój raport w listopadzie 2000 r.
- (3) Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa służb żeglugi powietrznej umożliwiającego optymalne wykorzystanie europejskiej przestrzeni powietrznej oraz jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa podróży lotniczych, zachowując obowiązek dbania o ogólny interes służb żeglugi powietrznej, włącznie z obowiązkami służb publicznych. Dlatego też działania te powinny być realizowane z zachowaniem najwyższych standardów odpowiedzialności i kompetencji.
- (4) Inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinna być rozwijana stosownie do obowiązków wynikających z członkostwa Wspólnoty i jej Państw Członkowskich

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 24.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 13.

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2002 r. (Dz.U. C 272 E z 13.11.2003, str. 296), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 marca 2003 r. (Dz.U. C 129 E z 3.6.2003, str. 1) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 29 stycznia 2004 r. i decyzja Rady z dnia 2 lutego 2004 r.

**▼B**

w Eurocontrolu oraz stosownie do przepisów określonych w Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r.

- (5) Decyzje w sprawie rodzaju, zakresu bądź realizacji działań wojskowych i szkolenia nie podlegają zakresowi kompetencyjnemu Wspólnoty.
- (6) Państwa Członkowskie przyjęły ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej<sup>(1)</sup>. Zgodnie z tym sformułowaniem Państwa Członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, do stopnia, w jakim zainteresowane Państwa Członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym.
- (7) Przestrzeń powietrzna stanowi ograniczone dobro, którego optymalne i skuteczne wykorzystanie będzie możliwe jedynie wtedy, kiedy uwzględnione zostaną wymagania wszystkich użytkowników i, gdzie jest to właściwe, wymagania te będą uwzględniane w całym rozwoju, procesie decyzyjnym oraz wdrażaniu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, włącznie z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.
- (8) Z tych właśnie powodów oraz z myślą o rozszerzeniu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej o inne państwa europejskie, uwzględniając postęp dokonujący się w Eurocontrolu, Wspólnota powinna określić wspólne cele oraz program działań, aby zmobilizować wysiłki Wspólnoty, Państw Członkowskich i różnych partnerów gospodarczych dla stworzenia bardziej zintegrowanej przestrzeni powietrznej: Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
- (9) Kiedy Państwa Członkowskie podejmują działania mające na celu zapewnienie zgodności z wymogami Wspólnoty, władze wykonujące weryfikacje zgodności powinny być odpowiednio niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (10) Służby żeglugi powietrznej, w szczególności służby ruchu lotniczego, które można porównać do władz publicznych, wymagają funkcjonalnego i strukturalnego rozdzielenia oraz są zorganizowane według bardzo zróżnicowanych form prawnych w poszczególnych Państwach Członkowskich.
- (11) W sytuacji, gdy wymagane jest przeprowadzenie niezależnych audytów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, inspekcje realizowane przez oficjalne instytucje audytorskie Państw Członkowskich, w których służby te zapewniane są przez administrację lub przez instytucję publiczną podlegającą ww. władzom, powinny być uznawane jako niezależne audyty, bez względu na to, czy raporty sporządzane z audytu są podawane do publicznej wiadomości, czy też nie.
- (12) Pożądane jest rozszerzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej o kolejne państwa europejskie albo w ramach współpracy Wspólnoty w pracach Eurocontrolu, po przystąpieniu Wspólnoty do Eurocontrolu, albo poprzez porozumienia zawierane przez Wspólnotę z tymi krajami.
- (13) Przystąpienie Wspólnoty do Eurocontrolu stanowi ważny element w tworzeniu paneuropejskiej przestrzeni powietrznej.
- (14) W procesie tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej Wspólnota powinna, gdzie to możliwe, rozwijać najwyższy poziom współpracy z Eurocontrolem w celu zapewnienia jednolitego podejścia i pełnej harmonizacji przepisów oraz w celu uniknięcia powielania działań między dwoma stronami.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 9.

**▼B**

- (15) Zgodnie z wnioskami Grupy Wysokiego Szczebla, Eurocontrol jest organizacją, która dysponuje odpowiednią wiedzą ekspercką dla wsparcia Wspólnoty w jej roli regulatora. Stosownie do tego należy opracowywać przepisy wykonawcze dla wszystkich spraw będących w zakresie kompetencyjnym Eurocontrolu wynikających ze zleceń wydanych tej organizacji, z zastrzeżeniem warunków, jakie zostaną ujęte w ramach współpracy pomiędzy Komisją i Eurocontroliem.
- (16) Sporządzenie projektów dokumentów niezbędnych do stworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga zakrojonych na szeroką skalę konsultacji z partnerami gospodarczymi i społecznymi.
- (17) Partnerzy społeczni powinni być informowani oraz konsultowani w przypadku wszystkich środków prawnych o znaczących następstwach społecznych. Konsultacje powinny być również prowadzone z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 1998/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog pomiędzy partnerami społecznymi na szczeblu europejskim <sup>(1)</sup>.
- (18) Strony uczestniczące, takie jak instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkownicy przestrzeni powietrznej, porty lotnicze, przemysł wytwórczy oraz zawodowe instytucje przedstawicielskie, powinny mieć możliwość doradzania Komisji na temat technicznych aspektów wdrażania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
- (19) Wydajność systemu służb żeglugi powietrznej jako całość na szczeblu europejskim powinna być regularnie oceniana w celu sprawdzenia skuteczności przyjętych działań oraz przedłożenia propozycji dalszych działań, ze szczególnym uwzględnieniem utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa.
- (20) Sankcje ustanowione w związku z naruszeniami niniejszego rozporządzenia oraz środków prawnych określonych w art. 3 powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające, nie zmniejszając przy tym bezpieczeństwa.
- (21) Wpływ środków prawnych podjętych dla zastosowania niniejszego rozporządzenia powinien być oceniany w świetle raportów, jakie będą regularnie sporządzane przez Komisję.
- (22) Niniejsze rozporządzenie nie wpływa na uprawnienia Państw Członkowskich do przyjęcia przepisów dotyczących organizacji ich sił zbrojnych. Uprawnienia te mogą prowadzić do przyjęcia przez Państwa Członkowskie środków prawnych mających na celu zapewnienie, że ich siły zbrojne posiadają wystarczającą przestrzeń powietrzną dla celów szkolenia i ćwiczeń. Dlatego też należy opracować przepis zawierający gwarancje bezpieczeństwa umożliwiające realizację tych uprawnień.
- (23) Ustalenia w sprawie większej współpracy przy wykorzystaniu portu lotniczego Gibraltar zostały podjęte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu krajów. Ustalenia te muszą jeszcze wejść w życie.
- (24) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, nie może zostać osiągnięty przez Państwa Członkowskie z powodu transnarodowej skali działań, a tym samym może być on lepiej osiągnięty na szczeblu Wspólnoty, biorąc pod uwagę szczegółowe przepisy wykonawcze z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań lokalnych, Wspólnota może przyjąć instrumenty prawne zgodnie

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 225 z 12.8.1998, str. 27.

**▼B**

z zasadą pomocniczości zgodnie z art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu.

- (25) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>.
- (26) Artykuł 8 ust. 2 standardowych zasad proceduralnych dla komitetów <sup>(2)</sup>, ustanowiony w zastosowaniu art. 7 ust. 1 decyzji 1999/468/WE, przedstawia standardową zasadę, zgodnie z którą przewodniczący komitetu może podjąć decyzję o zaproszeniu stron trzecich na spotkanie tego komitetu. Jeżeli ma to zastosowanie, przewodniczący Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej powinien zaprosić przedstawicieli Eurocontrolu do wzięcia udziału w spotkaniach w roli obserwatorów lub ekspertów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

**▼M1***Artykuł 1***Cel i zakres stosowania**

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

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

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

4. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 38 z 6.2.2001, str. 3.

**▼ M1**

stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

**▼ B***Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3 stosują się następujące definicje:

- 1) „służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)” oznacza służbę zapewnianą w celu:
    - a) zapobiegania kolizjom:
      - między statkami powietrznymi w locie, oraz
      - statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi; oraz
    - b) usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
  - 2) „służba kontroli lotniska” oznacza służbę ATC dla ruchu lotniskowego;
  - 3) „służba informacji lotniczej” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;
  - 4) „służby żeglugi powietrznej” oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozoru; służby meteorologiczne dla żeglugi powietrznej; oraz służby informacji lotniczej;
  - 5) „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają wszelkie publiczne lub prywatne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego;
  - 6) „blok przestrzeni powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o zdefiniowanych wymiarach w przestrzeni i czasie, w której zapewniane są służby żeglugi powietrznej;
  - 7) „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza funkcję planowania z zasadniczym celem maksymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe;
- ▼ M1**
- 8) „użytkownicy przestrzeni powietrznej” oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego;
- ▼ B**
- 9) „zarządzanie przepływem ruchu lotniczego” oznacza funkcję ustanowioną w celu zwiększenia bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnienie maksymalnego wykorzystania możliwości ATC oraz kompatybilności natężenia ruchu z przepustowością deklarowaną przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- ▼ M1**
- 10) „zarządzanie ruchem lotniczym (ATM)” oznacza połączenie funkcji pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego

**▼ M1**

i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;

**▼ B**

- 11) ► **C1** „służby ruchu lotniczego” ◀ oznacza różne służby informacji powietrznej, służby alarmowe, służby doradcze ruchu lotniczego i służby ATC (służby kontroli obszaru, zbliżania i lotniska);
- 12) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w bloku przestrzeni powietrznej;

**▼ M1**

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

**▼ B**

- 14) „zespół służb” oznacza dwie lub więcej służby żeglugi powietrznej;

**▼ M1**

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

**▼ B**

- 16) „służby łączności” oznaczają stałe oraz mobilne służby umożliwiające łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC;

**▼ C1**

- 17) „Europejska Sieć Zarządzania Ruchem Lotniczym” („EATMN”) oznacza zbiór systemów wymienionych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Europejskim Ruchem Lotniczym („rozporządzenie w sprawie interoperacyjności”) <sup>(3)</sup> umożliwiający zapewnianie służb żeglugi powietrznej we Wspólnocie, włącznie z interfejsami na granicach ze stronami trzecimi;

**▼ B**

- 18) „koncepcja operacyjna” oznacza kryteria wykorzystania operacyjnego sieci EATMN lub jej części;
- 19) „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność sieci EATMN;
- 20) Eurocontrol to Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej ustanowiona na mocy międzynarodowej konwencji z dnia 13 grudnia 1960 r., zajmująca się współpracą na rzecz bezpieczeństwa żeglugi powietrznej <sup>(4)</sup>;

**▼ M1**

- 22) „elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną stosowaną przez Konferencję Europejskiego Lotnictwa Cywilnego na podstawie „Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastoso-

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 33.

<sup>(4)</sup> Konwencja z poprawkami Protokołu z dnia 12 lutego 1981 r. i ze zmianami Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r.

**▼ M1**

wania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej” wydane przez Eurocontrol;

**▼ B**

- 23) „rejon informacji powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniane są służby informacji powietrznej i służby alarmowe;

**▼ M1**

- 23a) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę zapewnianą w celu udzielenia wskazówek i informacji przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;
- 23b) „służba alarmowa” oznacza służbę zapewnianą w celu zawiadomiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organizacjami w razie potrzeby;

**▼ B**

- 24) „poziom lotu” oznacza powierzchnię o stałym ciśnieniu atmosferycznym odniesioną do szczególnej wartości ciśnienia atmosferycznego 1013,2 hektopaskala (hPa) i oddzieloną od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia;

**▼ M1**

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

**▼ B**

- 26) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te wykonywane są zgodnie z procedurami ICAO;
- 27) „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego utworzoną w 1944 r. na mocy Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 28) „interoperacyjność” oznacza zestaw właściwości funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych wymaganych przez systemy i części składowe EATMN oraz procedury jej działania dla umożliwienia bezpiecznego, jednolitego i skutecznego działania. Interoperacyjność jest osiągnięta poprzez zapewnienie zgodności systemów i części składowych z zasadniczymi wymogami;
- 29) „służby meteorologiczne” oznaczają takie urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu prognozy meteorologiczne, wskazówki oraz obserwacje, jak również wszelkie inne informacje i dane meteorologiczne zapewniane przez państwa do wykorzystania lotniczego;
- 30) „służby nawigacyjne” oznaczają takie urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie;
- 31) „dane operacyjne” oznaczają informacje dotyczące wszystkich faz lotu, jakie wymagane są do podjęcia decyzji operacyjnych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych i innych zaangażowanych stron;
- 32) „procedura”, zgodnie z zastosowaniem w kontekście rozporządzenia w sprawie interoperacyjności, oznacza standardową metodę



**▼ B**

technicznego lub operacyjnego wykorzystania systemu w kontekście uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych wymagających jednolitego wdrożenia w całej sieci EATMN;

- 33) „wprowadzenie do użytku” oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;
- 34) „sieć tras” oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów zapewnienia służb ATC;
- 35) „przebieg trasy” oznacza wybraną trasę, po jakiej statek powietrzny wykonuje lot w czasie operacji;
- 36) „jednolite działanie” oznacza działanie sieci EATMN w taki sposób, że z perspektywy użytkownika funkcjonuje ona jak gdyby stanowiła jedność;

**▼ M1****▼ B**

- 38) „służby dozorowania” oznaczają urządzenia oraz służby wykorzystywane do określenia pozycji statku powietrznego dla zapewnienia bezpiecznej separacji;
- 39) „system” oznacza połączenie pokładowych oraz naziemnych części składowych, jak również wyposażenia satelitarnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;
- 40) „modernizacja” oznacza jakąkolwiek modyfikację, która zmienia charakterystykę operacyjną systemu;

**▼ M1**

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

**▼ B***Artykuł 3***Zakres działania Wspólnoty**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia jednolite ramy prawne dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wspólnie z:

- a) rozporządzeniem (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeniem w sprawie przestrzeni powietrznej) <sup>(1)</sup>;

**▼ C1**

- b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzeniem w sprawie zapewniania służb) <sup>(2)</sup>; oraz

**▼ B**

- c) rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzeniem w sprawie interoperacyjności) <sup>(3)</sup>;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 26.

**▼B**

oraz z przepisami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz ww. rozporządzeń.

2. Środki określone w ust. 1 stosują się z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia.

**▼M1***Artykuł 4***Państwowe władze nadzorujące**

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

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

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

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

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

**▼B***Artykuł 5***Procedura Komitetu**

1. Komisję wspiera Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zwany dalej „Komitetem”, składający się z dwóch przedstawicieli każdego Państwa Członkowskiego i kierowany przez przedstawiciela Komisji. Komitet zapewnia odpowiednie uwzględnienie interesów wszystkich kategorii użytkowników.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.

3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.

Czas, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, wyznacza się na jeden miesiąc.

**▼M1**

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

**▼ M1**

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

*Artykuł 6***Organ konsultacyjny przemysłu**

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

*Artykuł 7***Stosunki z europejskimi państwami trzecimi**

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

*Artykuł 8***Przepisy wykonawcze**

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

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

*Artykuł 9***Sankcje**

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

*Artykuł 10***Konsultacja z interesariuszami**

1. Państwa członkowskie, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organi-

▼ **M1**

zacji zawodowych, we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

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

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

Do interesariuszy zaliczyć można:

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

#### *Artykuł 11*

#### **System skuteczności działania**

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

- a) parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące na obszarze całej Wspólnoty i odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej;
- b) plany krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zawierające parametry docelowe skuteczności działania zgodne parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty; oraz
- c) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.

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

- a) Komisja, po uwzględnieniu wkładu państwowych władz nadzorujących na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przyjmuje zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące dla całego obszaru Wspólnoty dla sieci zarządzania ruchem lotniczym.
- b) Plany krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, o których mowa w ust. 1 lit. b), są opracowywane przez państwowe władze nadzorujące i przyjmowane przez dane państwo(-a) członkowskie. Plany

▼ M1

te zawierają wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez dane państwo(-a) członkowskie. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.

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

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

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

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

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

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

- a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, państwowe władze nadzorujące, państwa członkowskie i Eurocontrol;
- b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 „Koncepcja operacyjna ogólnosiwiatowego zarządzania ruchem lotniczym”, zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztową, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni

▼ M1

powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania;

- c) ustanowienie parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
- d) ocena krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu krajowego lub planu dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej; oraz
- e) kontrola planów krajowych lub planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania.

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

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

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

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

**▼B***Artykuł 12***Nadzorowanie, monitorowanie oraz metody oceny działania**

1. Nadzorowanie, monitorowanie oraz metody oceny działania opierają się na dostarczaniu rocznych raportów przez Państwa Członkowskie w sprawie wdrażania działań podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3.

**▼M1**

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

**▼B**

3. W celu opracowania projektu raportów określonych w ust. 2 Komisja zwraca się do Komitetu o opinię.

**▼M1**

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

**▼B***Artykuł 13***Środki bezpieczeństwa**

Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez Państwo Członkowskie środków, jakie niezbędne są do zagwarantowania bezpieczeństwa i interesów polityki obronnej. Są to w szczególności takie środki, które są nieodzowne:

- w celu nadzorowania przestrzeni powietrznej będącej w jego obszarze odpowiedzialności zgodnie z porozumieniami dotyczącymi Regionalnej Żeglugi Powietrznej ICAO, włącznie z możliwościami wykrywania, identyfikacji i oceny wszystkich statków powietrznych korzystających z takiej przestrzeni powietrznej, w celu dążenia do zagwarantowania bezpieczeństwa lotów oraz podejmowania działań dla zaspokojenia potrzeb obronnych i ochrony,
- na wypadek poważnych zakłóceń wewnętrznych mających wpływ na utrzymanie prawa i porządku,
- na wypadek wojny lub poważnych napięć międzynarodowych stanowiących zagrożenie wojenne,
- dla spełnienia międzynarodowych zobowiązań Państw Członkowskich na rzecz utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego,
- w celu realizacji szkolenia i działań wojskowych, włącznie z koniecznymi możliwościami ćwiczeń.

**▼M1***Artykuł 13a***Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego**

Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzeń (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz rozporządzenia

**▼ M1**

Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>(1)</sup> państwa członkowskie i Komisja, zgodnie z ich rolami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, prowadzą niezbędną koordynację z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego, aby zapewnić należyte uwzględnienie wszystkich aspektów bezpieczeństwa.

**▼ B***Artykuł 14***Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie wiążące w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.