

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

► **B**      **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 551/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**z dnia 10 marca 2004**  
**w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni**  
**Powietrznej**  
**(Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)**  
**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**  
**(Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20)**

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. 28 (551/2004)



**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 551/2004 PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia 10 marca 2004**

**w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej  
w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej**

**(Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI ORAZ RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

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

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecz-  
nego <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 pojednawczy  
11 grudnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga zharmonizowanego podejścia do kwestii regulowania organizacji oraz użytkowania przestrzeni powietrznej.
- (2) W listopadzie 2000 r. w raporcie Grupy Wysokiego Szczebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdzono, iż przestrzeń powietrzna powinna być wyznaczana, regulowana i strategicznie zarządzana w skali ogólnoeuropejskiej.
- (3) Komunikat Komisji w sprawie utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdza konieczność przeprowadzenia reform strukturalnych pozwalających na utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej za pomocą stopniowej integracji zarządzania przestrzenią powietrzną oraz opracowania nowej koncepcji i procedur zarządzania ruchem lotniczym.
- (4) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 (Rozporządzenie ramowe) <sup>(5)</sup> ustanawia ramy dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
- (5) W art. 1 Konwencji chicagowskiej o lotnictwie cywilnym z 1944 r. Umawiające się Państwa stwierdzają, iż „każde państwo posiada całkowitą i wyłączną zwierzchność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium”. W ramach tej zwierzchności Państwa Członkowskie Wspólnoty, podlegając odpowiednim

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 35.

<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. 316), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 marca 2003 r. (Dz.U. C 129 E z 3.6.2003, str. 11) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 29 stycznia 2004 r.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

**▼B**

konwencjom międzynarodowym, realizują uprawnienia władzy publicznej w zakresie kontroli ruchu lotniczego.

- (6) Przestrzeń powietrzna stanowi dobro wspólne udostępniane wszystkim kategoriom użytkowników, które powinno być elastycznie użytkowane przez wszystkich z nich, zapewniając przejrzystość i równe traktowanie, uwzględniając jednocześnie potrzeby bezpieczeństwa i obrony Państw Członkowskich, jak również ich zobowiązania wobec organizacji międzynarodowych.
- (7) Sprawne zarządzanie przestrzenią powietrzną ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia pojemności systemu służb ruchu lotniczego, dla optymalnego zaspokojenia różnorodnych potrzeb użytkowników oraz dla osiągnięcia najbardziej elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.
- (8) Działania Eurocontrolu potwierdzają, że sieć tras lotniczych i struktura przestrzeni powietrznej nie mogą być w rzeczywistości tworzone w izolacji, ponieważ każde indywidualne Państwo Członkowskie stanowi integralny element Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym („EATMN”), zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz Wspólnoty.
- (9) Przestrzeń powietrzna o wzrastającej integracji operacyjnej powinna być ustanowiona dla ogólnego przelotowego ruchu lotniczego w górnej przestrzeni powietrznej; połączenie pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną powinno być odpowiednio zdefiniowane.
- (10) Europejski górny rejon informacji powietrznej („EUIR”), obejmujący górną przestrzeń będącą w gestii Państw Członkowskich, powinien, w zakresie niniejszego rozporządzenia, ułatwić wspólne planowanie i publikowanie informacji lotniczej w celu przeciwdziałania nadmiernemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w poszczególnych regionach.
- (11) Użytkownicy przestrzeni powietrznej napotykają zróżnicowane warunki dostępu do przestrzeni powietrznej Wspólnoty oraz swobody poruszania się wewnątrz niej, spowodowane brakiem harmonizacji w klasyfikacji przestrzeni powietrznej.
- (12) Rekonfiguracja przestrzeni powietrznej powinna opierać się na wymogach operacyjnych niezależnie od istniejących granic. Wspólne ogólne przepisy dotyczące tworzenia jednolitych funkcjonalnych bloków przestrzeni powinny być opracowane w konsultacji i w oparciu o pomoc specjalistyczną Eurocontrolu.
- (13) Kwestią o kluczowym znaczeniu jest osiągnięcie jednolitej, zharmonizowanej struktury przestrzeni powietrznej pod względem tras i sektorów, oparcie obecnej i przyszłej organizacji przestrzeni powietrznej na wspólnych zasadach oraz zarządzanie przestrzenią powietrzną zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami.
- (14) Koncepcja elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej powinna być skutecznie stosowana; jest to niezbędne dla optymalizacji użycia sektorów przestrzeni powietrznej, szczególnie w okresach szczytowego natężenia ruchu lotnictwa ogólnego oraz w przestrzeniach o dużym natężeniu tego ruchu, poprzez współpracę pomiędzy Państwami Członkowskimi w odniesieniu do używania takich sektorów dla działań i szkolenia wojskowego. W tym celu niezbędne jest przeznaczenie odpowiednich środków na skuteczne wprowadzenie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, biorąc pod uwagę wymogi zarówno cywilne, jak i wojskowe.
- (15) Państwa Członkowskie powinny podejmować próby współpracy z sąsiednimi Państwami Członkowskimi w celu zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej bez względu na granice państwowe.

**▼B**

- (16) Różnice w organizacji współpracy cywilno-wojskowej we Wspólnocie ograniczają jednolite i terminowe zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz wprowadzanie zmian. Sukces Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej zależy od skutecznej współpracy pomiędzy władzami cywilnymi i wojskowymi, bez szkody dla przywilejów i uprawnień Państw Członkowskich w dziedzinie obrony.
- (17) Działania i szkolenie wojskowe powinny być zabezpieczane kiedykolwiek zastosowanie wspólnych przepisów i kryteriów może być szkodliwe dla ich bezpiecznego i skutecznego wykonania.
- (18) Należy podjąć odpowiednie działania mające na celu poprawę skuteczności zarządzania przepływem ruchu lotniczego dla wsparcia istniejących organów operacyjnych, włącznie z Centralnym Organem Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego Eurocontrol, dla zapewnienia sprawności operacji lotniczych.
- (19) Wskazane jest rozważenie możliwości rozszerzenia koncepcji górnej przestrzeni powietrznej na dolną przestrzeń powietrzną, zgodnie z harmonogramem i odpowiednimi opracowaniami,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

**ROZDZIAŁ I**  
**POSTANOWIENIA OGÓLNE**

*Artykuł 1*

**Cel i zakres**

1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym, niniejsze rozporządzenie dotyczy organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym.

**▼C1**

2. Użytkowanie przestrzeni powietrznej będzie wspierać działanie służb żeglugi powietrznej jako spójnej i jednolitej całości zgodnie z 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 (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) <sup>(1)</sup>.

**▼B**

3. Bez uszczerbku dla art. 10, niniejsze rozporządzenie będzie mieć zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI ICAO, tam gdzie Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem o zapewnianiu służb. Państwa Członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i Państwa Członkowskie.

4. Rejony Informacji Powietrznej znajdujące się w przestrzeni powietrznej, do której niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.

▼ B

## ROZDZIAŁ II

## ARCHITEKTURA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

▼ M1*Artykuł 3***Europejski górny rejon informacji powietrznej (EUIR)**

1. Wspólnota i jej państwa członkowskie zmagają się do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUIR. W tym celu, w przypadku spraw będących w kompetencji Wspólnoty, Komisja przedkłada Radzie zalecenie, zgodnie z art. 300 Traktatu, najpóźniej do dnia 4 grudnia 2011 r.
2. Rejon EUIR zostaje zaprojektowany tak, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich zgodnie z art. 1 ust. 3 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.
3. Ustanowienie rejonu EUIR odbywa się bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb.
4. Państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 3a***Elektroniczna informacja lotnicza**

1. Bez uszczerbku dla publikacji przez państwa członkowskie informacji lotniczej i w sposób spójny z tą publikacją Komisja, we współpracy z Eurocontrolem, zapewnia dostępność elektronicznej informacji lotniczej o wysokiej jakości, prezentowanej w sposób ujednolicony i spełniającej wymagania wszystkich użytkowników co do jakości i aktualności danych
2. W związku z ust. 1 Komisja:
  - a) zapewni rozwój infrastruktury informacji lotniczej dostępnej na obszarze całej Wspólnoty w postaci zintegrowanego portalu informacyjnego o nieograniczonym dostępie dla zainteresowanych stron. Infrastruktura ta zapewni zintegrowany dostęp i dystrybucję wymaganych elementów danych, takich jak informacja lotnicza, informacja biura sprawozdawczego służb ruchu lotniczego (ARO), informacja meteorologiczna oraz informacja o zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i innych;
  - b) w ścisłej współpracy z Eurocontrolem oraz ICAO wspomaga modernizację i ujednolicenie udostępniania najszerzej rozumianej informacji lotniczej.

▼ **M1**

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

*Artykuł 4***Prawo lotnicze i klasyfikacja przestrzeni powietrznej**

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

- a) przyjęcia właściwych postanowień w zakresie prawa lotniczego opartych na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO;
- b) ujednoczenia wdrożenia klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO z właściwymi dostosowaniami, aby zapewnić bezpieczne i płynne działanie służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

*Artykuł 6***Projektowanie sieci i zarządzanie nią**

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

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

- a) projektowanie europejskiej sieci tras;
- b) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych.

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

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

**▼ M1**

3. Komisja może rozszerzyć wykaz funkcji wymienionych w ust. 2 po odpowiednich konsultacjach z interesariuszami sektora przemysłu. Środki te, zmierzające do zmiany innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia w drodze jego uzupełnienia, są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.
4. Szczegółowe przepisy wprowadzające środki, o których mowa w niniejszym artykule, z wyjątkiem środków, o których mowa w ust. 6–9, podejmowane są zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Przepisy wykonawcze w szczególności obejmą:
- a) koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą, w tym opracowywanie zasad i kryteriów;
  - b) centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i rozwiązywania potrzeb dotyczących frekwencji w pasmach przyznanych w ramach ogólnego europejskiego ruchu lotniczego dla wspomagania projektowania i działania europejskiej sieci lotniczej;
  - c) dodatkowe funkcje sieci określone w centralnym planie ATM;
  - d) szczegółowe uzgodnienia dotyczące wspólnego podejmowania decyzji przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz funkcję zarządzania siecią w przypadku zadań, o których mowa w ust. 2;
  - e) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz
  - f) w ramach widma radiowego przyznanego ogólnemu ruchowi lotniczemu przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną, podział zadań i odpowiedzialności między funkcję zarządzania siecią i krajowych zarządców częstotliwości, gwarantując, że funkcje krajowego zarządzania częstotliwością wciąż obejmują przydział częstotliwości, które nie mają wpływu na sieć. W przypadkach, które mają wpływ na sieć, krajowi zarządcy częstotliwości współpracują z organami odpowiedzialnymi za funkcję zarządzania siecią na rzecz zoptymalizowania wykorzystania częstotliwości.
5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2, są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.
6. Państwa członkowskie zlecają Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego podlegającą odpowiednim ustaleniom w zakresie nadzoru.
7. Przepisy wykonawcze zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w tym niezbędne ustalenia w zakresie nadzoru, opracowywane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, i przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, w celu zoptymalizowania dostępnej przepustowości przy wykorzystywaniu przestrzeni powietrznej i wzmocnienia procesów związanych z zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego. Przepisy te opierają się na jawności i wydajności, gwarantując, iż przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i punktualny, stosownie do zaleceń regionalnego planu żeglugi powietrznej regionu Europy ICAO.
8. Przepisy wykonawcze wspierają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotni-

**▼M1**

czych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

- a) planowanie lotów;
- b) użytkowanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, włączając przydzielanie „slotów”; oraz
- c) użytkowanie systemu tras przez lotnictwo ogólne, obejmujące:
  - stworzenie jednolitej publikacji dla ukierunkowania tras i ruchu,
  - możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz
  - przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu.

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

**▼B**

## ROZDZIAŁ III

**ELASTYCZNE UŻYTKOWANIE PRZESTRZENI  
POWIETRZNEJ W JEDNOLITEJ EUROPEJSKIEJ  
PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**

*Artykuł 7***Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej**

1. Biorąc pod uwagę potrzeby struktur wojskowych, za które są odpowiedzialne, Państwa Członkowskie zapewniają jednolite stosowanie w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak zostało to opisane przez ICAO i opracowane przez Eurocontrol, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.

2. Państwa Członkowskie przedstawiają Komisji roczne raporty dotyczące zastosowania, w kontekście wspólnej polityki transportowej, koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności.

3. Jeżeli w następstwie raportów przedłożonych przez Państwa Członkowskie niezbędne stanie się wzmocnienie i ujednoczenie zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, przepisy wykonawcze w kontekście wspólnej polityki transportowej zostają przyjęte zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.

*Artykuł 8***Okresowe zawieszenie**

1. W sytuacji gdy zastosowanie art. 7 powoduje powstanie znaczących trudności operacyjnych, Państwa Członkowskie mogą okresowo zawiesić jego zastosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Komisję i inne Państwa Członkowskie.

2. W następstwie wprowadzenia okresowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania poprawek do przepisów przyjętych na



**▼B**

podstawie art. 7 ust. 3, dotyczących przestrzeni powietrznej będącej w gestii zainteresowanych Państw Członkowskich, zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.

**▼M1****▼B**

ROZDZIAŁ IV  
PRZEPISY KOŃCOWE

*Artykuł 10*

**Ocena**

W kontekście okresowych ocen, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja finalizuje spodziewane opracowanie na temat warunków przyszłego zastosowania koncepcji, o których mowa w art. 3, 5 i 6, w dolnej przestrzeni powietrznej.

Na podstawie wniosków z tego opracowania oraz w świetle osiągniętego postępu, najpóźniej do 31 grudnia 2006 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie raport, uzupełniony, gdzie ma to zastosowanie, o propozycję rozszerzenia zastosowania tych koncepcji w dolnej przestrzeni powietrznej lub o propozycję podjęcia innych działań. W przypadku planowania takiego rozszerzenia odpowiednie decyzje powinny zostać podjęte najlepiej przed dniem 31 grudnia 2009 r.

*Artykuł 11*

**Wejście w życie**

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

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