



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich 1
- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/946 z dnia 12 marca 2019 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 515/2014 w odniesieniu do przydziału środków z budżetu ogólnego Unii na pokrycie kosztów związanych ze stworzeniem europejskiego systemu informacji o podróży oraz zezwoleń na podróż 41
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych⁽¹⁾ 45

DECYZJE

- ★ Decyzja Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa (WPZiB) 2019/948 z dnia 29 maja 2019 r. w sprawie mianowania dowódcy sił misji UE dla misji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu przyczynienie się do szkolenia malijskich sił zbrojnych (EUTM Mali) oraz uchylecia decyzji (WPZiB) 2018/1791 (EUTM Mali/1/2019) 72
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/949 z dnia 5 czerwca 2019 r. wyłączająca z finansowania Unii Europejskiej niektóre wydatki poniesione przez państwa członkowskie z tytułu Europejskiego Funduszu Rolniczego Gwarancji (EFRG) oraz Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) (notyfikowana jako dokument nr C(2019) 3981) 74
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/950 z dnia 7 czerwca 2019 r. zmieniająca załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich (notyfikowana jako dokument nr C(2019) 4357)⁽¹⁾ 97

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do dyrektywy Rady 2013/59/Euratom z dnia 5 grudnia 2013 r. ustanawiającej podstawowe normy bezpieczeństwa w celu ochrony przed zagrożeniami wynikającymi z narażenia na działanie promieniowania jonizującego oraz uchylająca dyrektywy 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom i 2003/122/Euratom (Dz.U. L 13 z 17.1.2014) 128

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2019/945

z dnia 12 marca 2019 r.

**w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów
powietrznych z państw trzecich**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 58 i 61,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Bezzałogowe systemy powietrzne, których eksploatacja wiąże się z najniższym ryzykiem i należy do operacji w ramach kategorii „otwartej”, nie powinny podlegać klasycznym lotniczym procedurom zgodności. W przypadku tych bezzałogowych systemów powietrznych należy skorzystać z możliwości ustanowienia wspólnotowego prawodawstwa harmonizacyjnego, o którym mowa w art. 56 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139. W związku z tym należy określić wymogi dotyczące ryzyka związanego z operacjami tych bezzałogowych systemów powietrznych, w pełni uwzględniając inne mające zastosowanie przepisy unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego.
- (2) Wymogi te powinny obejmować zasadnicze wymogi przewidziane w art. 55 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w szczególności w odniesieniu do konkretnych cech i funkcji niezbędnych do ograniczenia ryzyka związanego z operacjami wykonywanymi przez te bezzałogowe systemy powietrzne w zakresie: bezpieczeństwa lotu, prywatności i ochrony danych osobowych, ochrony lub środowiska.
- (3) Kiedy producent wprowadza na rynek bezzałogowe systemy powietrzne z zamiarem udostępnienia go na potrzeby operacji w ramach kategorii „otwartej” i w związku z tym umieszcza na nim etykietę identyfikacyjną tej klasy, zobowiązany jest zapewnić zgodność tego bezzałogowego systemu powietrznego z wymogami dotyczącymi tej klasy.
- (4) Biorąc pod uwagę dobry poziom bezpieczeństwa osiągnięty przez model statku powietrznego udostępniony już na rynku, należy stworzyć klasę C4 bezzałogowych systemów powietrznych, nie narzucając nieproporcjonalnych wymogów technicznych, z korzyścią dla operatorów modeli statków powietrznych.
- (5) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć również zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych, które uznaje się za zabawki w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE ⁽²⁾. Te bezzałogowe systemy powietrzne muszą spełniać również wymogi dyrektywy 2009/48/WE. Ten wymóg zgodności należy uwzględnić przy określaniu w niniejszym rozporządzeniu dodatkowych wymogów bezpieczeństwa.
- (6) Bezzałogowe systemy powietrzne, które nie są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE, muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymogi w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określone w dyrektywie 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ w zakresie, w jakim ta dyrektywa ma do nich zastosowanie i w jakim te wymogi dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa nie są nierozdzielnie związane z bezpieczeństwem lotu bezzałogowych systemów powietrznych. W przypadkach gdy te wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa są nierozdzielnie związane z bezpieczeństwem lotu, zastosowanie powinno mieć jedynie niniejsze rozporządzenie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie bezpieczeństwa zabawek (Dz.U. L 170 z 30.6.2009, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

- (7) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE ⁽⁴⁾ i 2014/53/UE ⁽⁵⁾ nie powinny mieć zastosowania do bezzałogowych statków powietrznych, które podlegają certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, są przeznaczone wyłącznie do stosowania w lotnictwie i do eksploatacji wyłącznie na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego.
- (8) Dyrektywa 2014/53/UE powinna mieć zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych, które nie podlegają certyfikacji i nie są przeznaczone do eksploatacji wyłącznie na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego, jeżeli celowo emitują lub odbierają fale elektromagnetyczne do celów łączności radiowej lub radiolokacji na częstotliwościach poniżej 3 000 GHz.
- (9) Dyrektywa 2014/30/UE powinna mieć zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych, które nie podlegają certyfikacji i nie mają być eksploatowane wyłącznie na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego, jeżeli nie są objęte zakresem dyrektywy 2014/53/UE.
- (10) Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE ⁽⁶⁾ określono wspólne zasady i przepisy horyzontalne, które mają mieć zastosowanie do wprowadzania do obrotu produktów podlegających odpowiednim przepisom sektorowym. Aby zapewnić spójność z innymi przepisami sektorowymi dotyczącymi produktów, przepisy dotyczące wprowadzania do obrotu bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”, należy dostosować do ram ustanowionych decyzją 768/2008/WE.
- (11) Dyrektywa 2001/95/WE ⁽⁷⁾ ma zastosowanie do zagrożeń dla bezpieczeństwa bezzałogowych systemów powietrznych w zakresie, w jakim nie istnieją szczegółowe przepisy unijne regulujące bezpieczeństwo danych produktów, mające ten sam cel.
- (12) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich form dostawy, w tym sprzedaży na odległość.
- (13) Państwa członkowskie powinny podjąć kroki niezbędne do zapewnienia, by bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” były udostępniane na rynku i oddawane do użytku wyłącznie wówczas, gdy przy normalnym użytkowaniu nie stanowią zagrożenia dla zdrowia ani bezpieczeństwa osób, zwierząt domowych ani mienia.
- (14) Aby zapewnić obywatelom wysoki poziom ochrony środowiska należy w jak największym stopniu ograniczyć emisje hałasu. Na koniec okresów przejściowych określonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 ⁽⁸⁾ można dokonać przeglądu ograniczeń mocy akustycznej bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”.
- (15) Należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie zgodności produktów w kontekście rozwoju handlu elektro-nicznego. W tym celu należy zachęcać państwa członkowskie do współpracy z właściwymi organami w państwach trzecich oraz do rozwijania współpracy między organami nadzoru rynku a organami celnymi. Organy nadzoru rynku powinny w miarę możliwości stosować procedury zgłaszania i reagowania oraz nawiązać współpracę z organami krajowymi odpowiedzialnymi za wdrażanie dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁹⁾. Powinny one utrzymywać bliskie kontakty umożliwiające szybkie reagowanie z głównymi pośrednikami, którzy świadczą usługi hostingu na potrzeby sprzedaży produktów online.
- (16) Aby zapewnić wysoki poziom ochrony interesu publicznego, np. w kwestiach bezpieczeństwa i zdrowia, oraz zagwarantować uczciwą konkurencję na rynku unijnym, podmioty gospodarcze powinny być odpowiedzialne za zgodność bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, odpowiednio do ich roli w łańcuchu dostaw i dystrybucji. Należy zatem określić wyraźny i proporcjonalny podział obowiązków, odpowiednio do roli każdego z podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw i dystrybucji.

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 79).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych i uchylająca dyrektywę 1999/5/WE (Dz.U. L 153 z 22.5.2014, s. 62).

⁽⁶⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

⁽⁷⁾ Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz.U. L 11 z 15.1.2002, s. 4).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (zob. s. 45 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽⁹⁾ Dyrektywa 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywa o handlu elektronicznym) (Dz.U. L 178 z 17.7.2000, s. 1).

- (17) Aby ułatwić komunikację między podmiotami gospodarczymi, krajowymi organami nadzoru rynku i konsumentami, podmioty gospodarcze wprowadzające na rynek lub dostarczające bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” powinny podawać oprócz adresu pocztowego adres strony internetowej.
- (18) Do przeprowadzenia procedury oceny zgodności bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” najbardziej kompetentny jest producent, ponieważ ma on dokładną wiedzę o procesie projektowania i produkcji. Ocena zgodności powinna zatem pozostać wyłącznym obowiązkiem producenta.
- (19) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do każdego bezzałogowego systemu powietrznego przeznaczonego do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”, który jest nowy na unijnym rynku, niezależnie od tego czy jest to nowy bezzałogowy system powietrzny wyprodukowany przez producenta mającego siedzibę w Unii, czy też nowy lub używany bezzałogowy system powietrzny importowany z państwa trzeciego.
- (20) Należy koniecznie dopilnować, aby wprowadzane na rynek Unii bezzałogowe systemy powietrzne z państw trzecich, które są przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”, spełniały wymogi niniejszego rozporządzenia. W szczególności należy dopilnować, aby producenci przeprowadzali odpowiednie procedury oceny zgodności. Dlatego też należy wprowadzić przepis, zgodnie z którym importerzy upewniają się co do zgodności bezzałogowych systemów powietrznych wprowadzanych przez nich do obrotu z wymogami niniejszego rozporządzenia i nie wprowadzają do obrotu bezzałogowych systemów powietrznych niespełniających tych wymogów lub stwarzających zagrożenie. Należy również wprowadzić przepis, zgodnie z którym importerzy upewniają się, że przeprowadzono procedury oceny zgodności oraz że oznakowanie CE i dokumentacja techniczna sporządzone przez producentów są dostępne na potrzeby kontroli ze strony właściwych organów krajowych.
- (21) Dystrybutor, który udostępnia na rynku bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”, powinien działać z należytą starannością, tak aby manipulowanie przez niego produktem nie wpłynęło negatywnie na jego zgodność z wymogami. Zarówno od importerów, jak i od dystrybutorów oczekuje się, że przy wprowadzaniu produktów do obrotu lub ich udostępnianiu na rynku będą postępowali z należytą starannością w odniesieniu do obowiązujących wymogów.
- (22) Wprowadzając do obrotu bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”, każdy importer musi umieścić na nim swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres, pod którym można się z nim skontaktować. Należy wprowadzić wyjątki od tej zasady, w przypadkach gdy uniemożliwia to wielkość bezzałogowego systemu powietrznego. Dotyczy to przypadków, w których importer musiałby otworzyć opakowanie, aby umieścić na bezzałogowym systemie powietrznym swoją nazwę i adres.
- (23) Każdy podmiot gospodarczy wprowadzający do obrotu bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” pod własną nazwą lub znakiem towarowym, albo modyfikujący bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” w sposób mogący wpłynąć na jego zgodność z obowiązującymi wymogami, należy uznać za producenta i obarczyć wynikającymi z tego obowiązkami.
- (24) Dystrybutorzy i importerzy, ze względu na bliski związek z rynkiem, powinni być zaangażowani w zadania związane z nadzorem rynku realizowane przez właściwe organy krajowe oraz przygotowani do aktywnego udziału w wykonywaniu tych zadań poprzez dostarczanie tym organom wszystkich niezbędnych informacji dotyczących bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”.
- (25) Zapewnienie identyfikowalności w całym łańcuchu dostaw w odniesieniu do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” pomaga w uproszczeniu nadzoru rynku i poprawie jego skuteczności. Skuteczny system identyfikacji ułatwia organom nadzoru realizację zadania polegającego na identyfikacji podmiotów gospodarczych udostępniających na rynku bezzałogowe systemy powietrzne niespełniające wymogów.
- (26) Niniejsze rozporządzenie należy ograniczyć do ustanowienia zasadniczych wymogów. Aby ułatwić ocenę zgodności bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” z tymi wymogami na potrzeby określenia w odniesieniu do nich szczegółowych specyfikacji technicznych, należy ustanowić domniemanie zgodności produktów, które są zgodne z normami zharmonizowanymi przyjmowanymi zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 ⁽¹⁰⁾.
- (27) Zasadnicze wymogi mające zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” powinny być sformułowane w sposób na tyle precyzyjny, aby tworzyły prawnie wiążące zobowiązania. Ich brzmienie powinno umożliwiać ocenę zgodności z nimi nawet w przypadku braku norm zharmonizowanych lub gdy producent zdecyduje się nie stosować danej normy zharmonizowanej.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).

- (28) Rozporządzenie (UE) nr 1025/2012 określa procedurę sprzeciwu wobec norm zharmonizowanych w przypadku, gdy nie spełniają one w całości wymogów prawodawstwa harmonizacyjnego mających zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” na podstawie niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach procedura ta powinna mieć zastosowanie do norm, które wskazano w *Dzienniku Urzędowym* jako stanowiące podstawę domniemania zgodności z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (29) Należy ustanowić procedury oceny zgodności, aby umożliwić podmiotom gospodarczym wykazanie, a właściwym organom dopilnowanie spełnienia zasadniczych wymogów przez udostępniane na rynku bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”. Decyzją nr 768/2008/WE ustanowiono moduły procedur oceny zgodności, obejmujące procedury od najmniej do najbardziej rygorystycznej, proporcjonalnie do poziomu występującego ryzyka oraz do wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Aby zapewnić spójność między sektorami oraz uniknąć stosowania doraźnych wariantów procedury oceny zgodności, należy wybierać procedury oceny zgodności spośród tych modułów.
- (30) Organy nadzoru rynku i operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych powinni mieć łatwy dostęp do deklaracji zgodności UE. Aby spełnić ten wymóg, producenci mają dopilnować dołączenia do każdego bezzałogowego systemu powietrznego przeznaczonego do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”, jednego egzemplarza deklaracji zgodności UE lub adresu strony internetowej, na której dostępna jest deklaracja zgodności UE.
- (31) Aby zapewnić skuteczny dostęp do informacji na potrzeby nadzoru rynku, informacje potrzebne do identyfikacji aktów Unii mających zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” powinny być dostępne w jednej deklaracji zgodności UE. Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne podmiotów gospodarczych, należy dopuścić stosowanie dla tej jednej deklaracji zgodności UE formy folderu złożonego z odpowiednich poszczególnych deklaracji zgodności.
- (32) Oznakowanie CE wskazujące zgodność produktu jest widoczną konsekwencją całego procesu oceny zgodności w szerokim znaczeniu. Ogólne zasady regulujące oznakowanie CE ustanowiono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽¹⁾. W niniejszym rozporządzeniu należy określić zasady dotyczące umieszczania oznakowania CE na bezzałogowych systemach powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”.
- (33) Niektóre klasy bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” objęte niniejszym rozporządzeniem wymagają interwencji jednostek oceniających zgodność. Państwa członkowskie powinny zgłaszać to Komisji.
- (34) Należy zapewnić jednakowo wysoki poziom skuteczności działania jednostek oceniających zgodność bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” w całej Unii, a także funkcjonowanie wszystkich takich jednostek na tym samym poziomie i w warunkach uczciwej konkurencji. Z tego względu należy ustanowić obowiązkowe wymogi wobec jednostek oceniających zgodność, które chcą otrzymywać notyfikacje, aby świadczyć usługi oceny zgodności.
- (35) Jeżeli jednostka oceniająca zgodność wykaże, że bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” spełnia kryteria określone w normach zharmonizowanych, należy założyć, że spełnia on również odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (36) Aby zapewnić spójny poziom jakości oceny zgodności, należy także ustanowić wymogi mające zastosowanie do organów notyfikujących i innych organów uczestniczących w ocenie, notyfikacji i monitorowaniu jednostek notyfikowanych.
- (37) W rozporządzeniu (WE) nr 765/2008 ustanowiono zasady akredytacji jednostek oceniających zgodność, ramy nadzoru rynku produktów i kontroli produktów pochodzących z państw trzecich, a także ogólne zasady dotyczące oznakowania CE. System określony w niniejszym rozporządzeniu należy uzupełnić o system akredytacji przewidziany w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008.
- (38) Krajowe organy publiczne w całej Unii powinny stosować do wykazywania kompetencji technicznych jednostek oceniających zgodność przejrzystą metodę akredytacji przewidzianą w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008, zapewniającą niezbędny poziom wiarygodności certyfikatów zgodności.

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

- (39) Jednostki oceniające zgodność często zlecają realizację części zadań związanych z oceną zgodności podwykonawcom lub korzystają z usług jednostek zależnych. Aby zapewnić wymagany poziom bezpieczeństwa bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”, które mają zostać wprowadzone do obrotu w Unii, bardzo ważne jest, aby przy wykonywaniu zadań związanych z oceną zgodności podwykonawcy i jednostki zależne spełniali te same wymagania, co jednostki notyfikowane. W związku z tym istotne jest, by ocena kompetencji i skuteczności działania jednostek, które mają otrzymać notyfikację, oraz monitorowanie jednostek, które już ją uzyskały, obejmowała również działania realizowane przez ich podwykonawców i jednostki zależne.
- (40) Należy zwiększyć skuteczność i przejrzystość procedury notyfikacji, a w szczególności dostosować ją do nowych technologii, umożliwiając notyfikację online.
- (41) Ponieważ jednostki notyfikowane mogą oferować swoje usługi w całej Unii, należy zapewnić pozostałym państwom członkowskim i Komisji możliwość zgłaszania zastrzeżeń dotyczących jednostek notyfikowanych. Należy zatem wyznaczyć termin, w jakim możliwe będzie wyjaśnienie wszelkich wątpliwości lub obaw co do kompetencji jednostek oceniających zgodność przed rozpoczęciem przez nie działalności w charakterze jednostek notyfikowanych.
- (42) Z punktu widzenia konkurencyjności zasadnicze znaczenie ma, aby jednostki notyfikowane stosowały procedury oceny zgodności bez zbędnego obciążania administracyjnego podmiotów gospodarczych. Z tego samego powodu oraz w celu zapewnienia równego traktowania podmiotów gospodarczych należy zapewnić spójność stosowanych procedur oceny zgodności pod względem technicznym. Najlepszym sposobem osiągnięcia tego celu jest odpowiednia koordynacja jednostek notyfikowanych i współpraca między nimi.
- (43) Zainteresowane strony powinny mieć możliwość odwołania się od wyników oceny zgodności przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną. Należy zapewnić dostępność procedury odwoławczej od wszelkich decyzji podejmowanych przez jednostki notyfikowane.
- (44) Producenci powinni zastosować wszelkie odpowiednie środki, aby bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” mogły zostać wprowadzone do obrotu wyłącznie wówczas, gdy przy odpowiednim przechowywaniu i użytkowaniu zgodnie z przeznaczeniem oraz w warunkach użytkowania, które można rozsądnie przewidzieć, nie zagrażają zdrowiu ani bezpieczeństwu osób. Bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” należy uznawać za niezgodne z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu tylko w warunkach racjonalnego użytkowania, tj. takiego, które wynika ze zgodnego z prawem i łatwego do przewidzenia ludzkiego zachowania.
- (45) Aby zapewnić pewność prawa, należy wyjaśnić, że przepisy dotyczące nadzoru rynku unijnego i kontroli produktów wprowadzanych na rynek Unii, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008, w tym przepisy dotyczące wymiany informacji za pośrednictwem systemu wczesnego ostrzegania (RAPEX), mają zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej”. Niniejsze rozporządzenie nie powinno stanowić dla państw członkowskich przeszkody w wyborze organów właściwych do realizacji tych zadań. Należy przewidzieć odpowiednie środki przejściowe, aby zapewnić płynne przejście do stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (46) Bezzałogowe systemy powietrzne, których eksploatacja wiąże się z najwyższym ryzykiem, powinny podlegać certyfikacji. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem określać warunki, na jakich projekt, produkcja i konserwacja bezzałogowych systemów powietrznych powinny podlegać certyfikacji. Warunki te są związane z większym ryzykiem wystąpienia szkody dla osób trzecich w razie wypadku, a zatem certyfikacja powinna być obowiązkowa w odniesieniu do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do transportu osób, bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do transportu towarów niebezpiecznych oraz wszelkich bezzałogowych systemów powietrznych o wymiarach powyżej 3 m i przeznaczonych do eksploatacji nad zgromadzeniami osób. Obowiązkowa powinna być również certyfikacja bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych w ramach kategorii „szczególnej”, określonej w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947, jeżeli po przeprowadzeniu oceny ryzyka w zezwoleniu na eksploatację wydanym przez właściwy organ stwierdzono, że bez certyfikacji bezzałogowego systemu powietrznego nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka eksploatacji.
- (47) Bezzałogowe systemy powietrzne wprowadzane do obrotu, przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” i opatrzone etykietą identyfikacyjną danej klasy, muszą spełniać wymagania dotyczące wydawania świadectw dla bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych, stosownie do przypadku, w ramach operacji kategorii „szczególnej” lub „certyfikowanej”, jeżeli te bezzałogowe systemy powietrzne są eksploatowane przy operacjach spoza kategorii „otwartej”.
- (48) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba lub miejsce zamieszkania znajdują się w państwie trzecim, ale którzy prowadzą operacje bezzałogowych systemów powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, powinni podlegać niniejszemu rozporządzeniu.

- (49) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 01/2018 ⁽¹²⁾ wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z art. 65 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące projektowania i produkcji bezzałogowych systemów powietrznych, przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym 2019/947, oraz dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji. Określa ono również rodzaje bezzałogowych systemów powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja podlegają certyfikacji.
2. Określono w nim również zasady udostępniania na rynku oraz swobodnego przepływu w Unii bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” i dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji.
3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się również przepisy obowiązujące operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich, w przypadkach gdy prowadzą oni operacje bezzałogowych systemów powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947.

Artykuł 2

Zakres

1. Rozdział II niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do następujących produktów:
 - a) bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji bezzałogowych systemów powietrznych w ramach kategorii „otwartej” zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947, z wyjątkiem bezzałogowych systemów powietrznych skonstruowanych do użytku prywatnego, i opatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5 załącznika do niniejszego rozporządzenia, wskazującą, do której z pięciu klas bezzałogowych systemów powietrznych, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947, należy dany bezzałogowy system powietrzny;
 - b) dodatkowych elementów służących ich zdalnej identyfikacji, określonych w części 6 załącznika do niniejszego rozporządzenia.
2. Rozdział III niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji bezzałogowych systemów powietrznych w ramach kategorii „certyfikowanej” i „szczególnej” zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947.
3. Rozdział IV niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba lub miejsce zamieszkania znajdują się w państwie trzecim, jeżeli operacje bezzałogowych systemów powietrznych mają miejsce w Unii.
4. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie w pomieszczeniach zamkniętych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „bezzałogowy statek powietrzny” oznacza dowolny statek powietrzny eksploatowany lub przeznaczony do eksploatacji bez pilota na pokładzie, który może działać samodzielnie lub być pilotowany zdalnie;
- 2) „wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym” oznacza wszelkiego rodzaju przyrządy, wyposażenie, mechanizmy, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub akcesoria niezbędne do bezpiecznej eksploatacji danego bezzałogowego statku powietrznego, które nie są jego częściami i nie znajdują się na jego pokładzie;
- 3) „bezzałogowy system powietrzny” oznacza bezzałogowy statek powietrzny i wyposażenie do zdalnego sterowania nim;
- 4) „operator bezzałogowego systemu powietrznego” oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden bezzałogowy system powietrzny;

⁽¹²⁾ Opinia EASA nr 01/2018 „Propozycja ram regulacyjnych dotyczących operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w ramach kategorii „otwartej” i „szczególnej” (RMT.0230), dostępna na stronie: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

- 5) kategoria „otwarta” oznacza kategorię operacji bezzałogowych systemów powietrznych określoną w art. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947;
- 6) kategoria „szczególna” oznacza kategorię operacji bezzałogowych systemów powietrznych określoną w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947;
- 7) kategoria „certyfikowana” oznacza kategorię operacji bezzałogowych systemów powietrznych określoną w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947;
- 8) „unijne prawodawstwo harmonizacyjne” oznacza dowolny akt prawny Unii harmonizujący warunki wprowadzania produktów do obrotu;
- 9) „akredytacja” oznacza akredytację w rozumieniu art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
- 10) „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu;
- 11) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę, która wykonuje czynności z zakresu oceny zgodności, w tym: wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję;
- 12) „oznakowanie CE” oznacza oznakowanie, za pomocą którego producent wskazuje, że produkt spełnia mające zastosowanie wymagania określone w unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym przewidującym umieszczenie tego oznakowania;
- 13) „producent” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub zleca jego zaprojektowanie i wytworzenie, i wprowadza ten produkt do obrotu pod własną nazwą lub własnym znakiem handlowym;
- 14) „upoważniony przedstawiciel” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, dysponującą pisemnym pełnomocnictwem producenta do wykonywania w jego imieniu określonych zadań;
- 15) „importer” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu w Unii produkt pochodzący z państwa trzeciego;
- 16) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, niebędącą producentem ani importerem, która udostępnia produkt na rynku;
- 17) „podmioty gospodarcze” oznaczają producentów, upoważnionych przedstawicieli producentów, importerów i dystrybutorów bezzałogowych systemów powietrznych;
- 18) „udostępnienie na rynku” oznacza dowolną formę dostarczenia produktu do celów dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, niezależnie od tego, czy odbywa się to odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 19) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie produktu na rynku Unii po raz pierwszy;
- 20) „norma zharmonizowana” oznacza normę zharmonizowaną w rozumieniu art. 2 pkt 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
- 21) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymagania techniczne, jakie produkt, proces lub usługa ma spełniać;
- 22) „bezzałogowy system powietrzny skonstruowany do użytku prywatnego” oznacza bezzałogowy system powietrzny zmontowany lub wyprodukowany na użytek własny konstruktora, z wyłączeniem bezzałogowych systemów powietrznych zmontowanych z zestawu części wprowadzonych do obrotu przez producenta jako gotowy do montażu zestaw;
- 23) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za wykonywanie nadzoru rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;
- 24) „odzyskanie produktu” oznacza dowolny środek mający na celu doprowadzenie do zwrotu produktu, który już został udostępniony użytkownikowi końcowemu;
- 25) „wycofanie z obrotu” oznacza dowolny środek, którego celem jest zapobieżenie udostępnieniu na rynku produktu w danym łańcuchu dostaw;
- 26) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” oznacza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, a także każdą inną przestrzeń powietrzną, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹³⁾ zgodnie z art. 1 ust. 3 tego rozporządzenia;

⁽¹³⁾ Rozporządzenie (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 (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

- 27) „pilot bezzałogowego statku powietrznego” oznacza osobę fizyczną odpowiedzialną za bezpieczne wykonanie lotu przez bezzałogowy statek powietrzny poprzez ręczne sterowanie lotem albo – w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny wykonuje lot automatycznie – poprzez monitorowanie jego kursu i utrzymywanie przez cały czas możliwości interwencji i zmiany kursu;
- 28) „maksymalna masa startowa” („MTOM”) oznacza maksymalną określoną przez producenta lub konstruktora masę bezzałogowego statku powietrznego, obejmującą obciążenie użytkowe i paliwo, przy której można eksploatować bezzałogowy statek powietrzny;
- 29) „obciążenie użytkowe” oznacza wszelkiego rodzaju przyrządy, mechanizmy, wyposażenie, części, aparaturę, oprzyrządowanie lub akcesoria, w tym urządzenia komunikacyjne, zainstalowane na statku powietrznym lub przymocowane do statku powietrznego, które nie są używane ani przeznaczone do wykorzystania podczas eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim w locie i nie są częścią płatowca, silnika ani śmigła;
- 30) „tryb podążania za stacją bazową” oznacza tryb pracy systemu zewnętrznego, w którym bezzałogowy statek powietrzny stale podąża za pilotem bezzałogowego statku powietrznego w uprzednio określonym promieniu;
- 31) „jednoznaczna zdalna identyfikacja” oznacza system lokalnego rozpowszechniania informacji o eksploatowanym bezzałogowym statku powietrznym, w tym jego oznakowania, pozwalający uzyskać te informacje bez fizycznego dostępu do bezzałogowego statku powietrznego;
- 32) „świadomość przestrzenna” oznacza funkcję wykrywania potencjalnych naruszeń ograniczeń przestrzeni powietrznej w oparciu o dane przekazane przez państwa członkowskie i ostrzegania o nich pilota bezzałogowego statku powietrznego, aby mógł niezwłocznie podjąć skuteczne działanie w celu zapobieżenia tym naruszeniom;
- 33) „poziom mocy akustycznej L_{WA} ” oznacza poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A w dB w odniesieniu do 1 pW zgodnie z definicją w normie EN ISO 3744:2010;
- 34) „zmierzony poziom mocy akustycznej” oznacza poziom mocy akustycznej ustalony na podstawie pomiarów określonych w części 13 załącznika; zmierzone wartości można ustalić albo dla jednego egzemplarza bezzałogowego systemu powietrznego reprezentatywnego dla urządzeń danego typu, albo na podstawie średniej dla pewnej liczby bezzałogowych systemów powietrznych;
- 35) „gwarantowany poziom mocy akustycznej” oznacza poziom mocy akustycznej ustalony zgodnie z wymogami ustanowionymi w części 13 załącznika, który uwzględnia niepewność wynikającą ze zmienności produkcji i procedur pomiarowych oraz w przypadku gdy producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie potwierdza, że zgodnie z zastosowanymi i określonymi w dokumentacji technicznej instrumentami technicznymi nie jest on przekroczony;
- 36) „zawis” oznacza pozostawanie w tej samej pozycji w powietrzu;
- 37) „zgromadzenia osób” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się.

ROZDZIAŁ II

Bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” i dodatkowe elementy służące zdalnej identyfikacji

SEKCJA 1

Wymogi dotyczące produktów

Artykuł 4

Wymogi

1. Produkty, o których mowa w art. 2 ust. 1, muszą spełniać wymogi określone w częściach 1–6 załącznika.
2. Bezzałogowe systemy powietrzne, które nie są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE, muszą spełniać odpowiednie wymogi w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określone w dyrektywie 2006/42/WE wyłącznie w odniesieniu do innych rodzajów ryzyka niż związane z bezpieczeństwem lotu bezzałogowego statku powietrznego.
3. Wszelkich aktualizacji oprogramowania produktów, które już zostały udostępnione na rynku, można dokonywać wyłącznie wówczas, gdy nie mają one wpływu na zgodność produktu z wymogami.

Artykuł 5

Udostępnianie produktów na rynku i ich swobodny przepływ

1. Produkty są udostępniane na rynku wyłącznie wówczas, gdy spełniają wymogi niniejszego rozdziału i nie stanowią zagrożenia dla zdrowia ani bezpieczeństwa osób, zwierząt ani mienia.

2. Państwa członkowskie nie mogą – w odniesieniu do aspektów objętych zakresem niniejszego rozdziału – zakazywać, ograniczać ani utrudniać udostępniania na rynku produktów zgodnych z niniejszym rozdziałem.

SEKCJA 2

Obowiązki podmiotów gospodarczych

Artykuł 6

Obowiązki producentów

1. Wprowadzając produkty do obrotu w Unii, producenci muszą zagwarantować, że zostały one zaprojektowane i wytworzone zgodnie z wymogami określonymi w częściach 1–6 załącznika.

2. Producenci sporządzają dokumentację techniczną przewidzianą w art. 17 i przeprowadzają odpowiednią procedurę oceny zgodności, o której mowa w art. 13, lub zlecają jej przeprowadzenie podwykonawcom.

Jeśli procedura oceny zgodności wykaże zgodność produktu z wymogami części 1–6 załącznika, producenci sporządzają deklarację zgodności UE i umieszczają oznakowanie CE.

3. Producenci przechowują dokumentację techniczną oraz deklarację zgodności UE przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu.

4. Producenci zapewniają stosowanie procedur pozwalających utrzymać zgodność produkcji seryjnej z niniejszym rozdziałem. Uwzględnia się odpowiednio zmiany w projekcie, parametrach lub oprogramowaniu oraz zmiany w normach zharmonizowanych lub specyfikacji technicznej stanowiących odniesienie przy stwierdzaniu zgodności produktu.

Producenci są zobowiązani, we wszystkich stosownych przypadkach w odniesieniu do zagrożeń związanych z produktem, w celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów, do przeprowadzenia badania prób produktów wprowadzanych do obrotu, rozpatrywania oraz, w razie potrzeby, prowadzenia ewidencji skarg, przypadków produktów niezgodnych z wymogami i przypadków odzyskania produktu, a także do informowania dystrybutorów o tego rodzaju działaniach w zakresie monitorowania.

5. Producenci bezzałogowych systemów powietrznych dopilnowują, by oznakowanie bezzałogowego statku powietrznego obejmowało typ w rozumieniu decyzji 768/2008/WE i niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający jego identyfikację oraz, w stosownych przypadkach, było zgodne z wymogami odpowiednich części 2–4 załącznika. Producenci dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji dopilnowują, by oznakowanie tych dodatkowych elementów było zgodne z wymogami części 6 załącznika i obejmowało typ oraz niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający ich identyfikację. W obu przypadkach producenci zapewniają umieszczenie niepowtarzalnego numeru seryjnego również na deklaracji zgodności UE lub uproszczonej deklaracji zgodności UE, o której mowa w art. 14.

6. Producenci podają na produkcie, a jeżeli nie jest to możliwe – na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do produktu, swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy, adres strony internetowej oraz kontaktowy adres pocztowy. Adres musi wskazywać konkretne miejsce, gdzie można skontaktować się z producentem. Dane kontaktowe podaje się w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.

7. Producenci zapewniają dołączenie do produktu instrukcji oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Takie instrukcje i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.

8. Producenci zapewniają dołączenie do każdego produktu kopii deklaracji zgodności UE lub uproszczonej deklaracji zgodności UE. Jeżeli dostarcza się uproszczoną deklarację zgodności UE, musi ona zawierać dokładny adres internetowy, pod którym można znaleźć pełny tekst deklaracji zgodności UE.

9. Producenci, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że wprowadzone przez nich do obrotu produkty nie są zgodne z niniejszym rozdziałem, niezwłocznie wprowadzają środki naprawcze konieczne do zapewnienia zgodności tych produktów, wycofania ich z obrotu lub odzyskania ich, stosownie do okoliczności. Jeżeli produkt stwarza zagrożenie, producenci niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności, wprowadzonych środków naprawczych oraz ich wyniku.

10. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego producenci przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z niniejszym rozdziałem, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza produkt wprowadzony przez nich do obrotu.

Artykuł 7

Upoważnieni przedstawiciele

1. Producent może wyznaczyć upoważnionego przedstawiciela, udzielając mu pełnomocnictwa na piśmie.

Obowiązki określone w art. 6 ust. 1 oraz obowiązek sporządzenia dokumentacji technicznej, o którym mowa w art. 6 ust. 2, nie wchodzi w zakres pełnomocnictwa upoważnionego przedstawiciela.

2. Upoważniony przedstawiciel wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie otrzymanym od producenta. Pełnomocnictwo umożliwia upoważnionemu przedstawicielowi wykonywanie co najmniej następujących obowiązków:

- a) przechowywanie deklaracji zgodności UE i dokumentacji technicznej do dyspozycji krajowych organów nadzoru rynku przez 10 lat od momentu wprowadzenia produktu do obrotu w Unii;
- b) przekazywanie na uzasadnione żądanie organu nadzoru rynku lub kontroli granicznej wszelkich informacji i dokumentacji koniecznych do wykazania zgodności produktu z wymogami;
- c) współpracowanie z organem nadzoru rynku lub kontroli granicznej, na jego żądanie, we wszelkich działaniach zmierzających do usunięcia niezgodności produktów objętych pełnomocnictwem upoważnionego przedstawiciela lub związanych z nimi zagrożeń dla bezpieczeństwa.

Artykuł 8

Obowiązki importerów

1. Importerzy wprowadzają do obrotu w Unii wyłącznie produkty zgodne z wymogami niniejszego rozdziału.
2. Przed wprowadzeniem produktu do obrotu w Unii importerzy zapewniają:
 - a) przeprowadzenie przez producenta odpowiedniej procedury oceny zgodności, o której mowa w art. 13;
 - b) sporządzenie przez producenta dokumentacji technicznej, o której mowa w art. 17;
 - c) opatrzenie produktu oznakowaniem CE oraz, jeżeli jest to wymagane, etykietą identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego oraz oznaczeniem poziomu mocy akustycznej;
 - d) dołączenie do produktu dokumentów, o których mowa w art. 6 ust. 7 i 8;
 - e) spełnienie przez producenta wymogów określonych w art. 6 ust. 5 i 6.

W przypadku gdy importer stwierdzi lub ma powody podejrzewać, że produkt nie jest zgodny z wymogami części 1–6 załącznika, nie wprowadza produktu do obrotu, dopóki nie zostanie zapewniona jego zgodność z wymogami. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów i osób trzecich, importer informuje o tym producenta oraz właściwe organy krajowe.

3. Importerzy podają swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy, stronę internetową oraz kontaktowy adres pocztowy na produkcie, a jeżeli nie jest to możliwe – na jego opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do produktu. Dane kontaktowe podaje się w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.

4. Importerzy zapewniają dołączenie do produktu instrukcji oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Przedmiotowe instrukcje i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.

5. Importerzy dopilnowują, aby w czasie, kiedy to oni ponoszą odpowiedzialność za produkt, warunki jego przechowywania lub transportu nie wpływały negatywnie na jego zgodność z wymogami określonymi w art. 4.

6. W celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników końcowych i osób trzecich, kiedy jest to właściwe z uwagi na zagrożenia związane z produktem, importerzy są zobowiązani do badania prób produktów udostępnianych na rynku oraz rozpatrywania i, w razie potrzeby, prowadzenia ewidencji skarg, przypadków produktów niezgodnych z wymogami i przypadków odzyskania produktu, a także do informowania dystrybutorów o wszelkich tego rodzaju działaniach w zakresie monitorowania.

7. Importerzy, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że wprowadzony przez nich do obrotu produkt nie jest zgodny z odpowiednim unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, niezwłocznie wprowadzają niezbędne środki naprawcze, aby doprowadzić do zgodności produktu z wymogami, jego wycofania lub odzyskania, stosownie do okoliczności. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, importerzy niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności oraz wprowadzonych środków naprawczych.

8. Importerzy przechowują kopię deklaracji zgodności UE do dyspozycji organów nadzoru rynku przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu i na żądanie tych organów udostępniają im dokumentację techniczną.

9. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego importerzy przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z wymogami, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza produkt wprowadzony przez nich do obrotu.

Artykuł 9

Obowiązki dystrybutorów

1. Udostępniając produkt na rynku Unii, dystrybutorzy działają z należytą starannością w odniesieniu do wymogów niniejszego rozdziału.

2. Przed udostępnieniem produktu na rynku dystrybutorzy sprawdzają: czy produkt jest opatrzony oznakowaniem CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietą identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego i oznaczeniem poziomu mocy akustycznej, czy towarzyszą mu dokumenty, o których mowa w art. 6 ust. 7 i 8, oraz czy producent i importer spełnili wymogi określone w art. 6 ust. 5 i 6 oraz art. 8 ust. 3.

Dystrybutorzy zapewniają dołączenie do produktu instrukcji oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Przedmiotowe instrukcje i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.

W przypadku gdy dystrybutor stwierdza lub ma powody podejrzewać, że produkt nie jest zgodny z wymogami art. 4, nie udostępnia produktu na rynku, dopóki jego zgodność nie zostanie zapewniona. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, dystrybutor informuje o tym producenta lub importera oraz właściwe organy nadzoru rynku.

3. Dystrybutorzy dopilnowują, aby w czasie, kiedy to oni ponoszą odpowiedzialność za produkt, warunki jego przechowywania lub transportu nie wpływały negatywnie na jego zgodność z wymogami określonymi w art. 4.

4. Dystrybutorzy, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że udostępniony przez nich na rynku produkt nie jest zgodny z odpowiednim unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, zapewniają wprowadzenie niezbędnych środków naprawczych, aby doprowadzić do zgodności produktu z wymogami, jego wycofania lub odzyskania, stosownie do okoliczności. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, dystrybutorzy niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności oraz wprowadzonych środków naprawczych.

5. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego dystrybutorzy przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z wymogami. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza udostępniony przez nich na rynku produkt.

Artykuł 10

Przypadki, w których obowiązki producentów dotyczą importerów i dystrybutorów

Jeżeli importer lub dystrybutor wprowadza produkt do obrotu pod własną nazwą lub znakiem towarowym albo modyfikuje produkt już znajdujący się w obrocie w sposób, który może mieć wpływ na jego zgodność z wymogami niniejszego rozdziału, do celów niniejszego rozdziału jest uważany za producenta i w konsekwencji podlega obowiązkom dotyczącym producenta wynikającym z art. 6.

Artykuł 11

Identyfikacja podmiotów gospodarczych

1. Na wezwanie organów nadzoru rynku podmioty gospodarcze wskazują:

- a) każdy podmiot gospodarczy, który dostarczył im produkt;
- b) każdy podmiot gospodarczy, któremu dostarczyły produkt.

2. Podmioty gospodarcze muszą być w stanie przedstawić informacje, o których mowa w ust. 1:
 - a) przez 10 lat od momentu dostarczenia im produktu;
 - b) przez 10 lat od momentu dostarczenia przez nie produktu.

SEKCJA 3

Zgodność produktu z wymogami

Artykuł 12

Domniemanie zgodności

Przyjmuje się, że produkt zgodny z normą zharmonizowaną, którą wskazano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, lub jej częściami, spełnia objęte tą normą lub jej częściami wymogi części 1–6 załącznika.

Artykuł 13

Procedury oceny zgodności

1. Producent przeprowadza ocenę zgodności produktu, aby ustalić czy produkt jest zgodny z wymogami części 1–6 załącznika, stosując jedną z poniższych procedur. Ocena zgodności musi uwzględniać wszystkie zamierzone i przewidywalne warunki użytkowania.
2. Ocenę zgodności można przeprowadzić w oparciu o następujące procedury:
 - a) wewnętrzna kontrola produkcji, jak określono w części 7 załącznika, przy ocenie zgodności produktu z wymogami określonymi w częściach 1, 5 lub 6 załącznika, pod warunkiem że producent zastosował normy zharmonizowane wskazane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, w odniesieniu do wszystkich wymogów, dla których one istnieją;
 - b) badania typu UE poprzedzające ocenę zgodności z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji określoną w części 8 załącznika;
 - c) ocena zgodności oparta na kompleksowym systemie zapewniania jakości, jak określono w części 9 załącznika, z wyjątkiem oceny zgodności produktu, który jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE.

Artykuł 14

Deklaracja zgodności UE

1. Deklaracja zgodności UE, o której mowa w art. 6 ust. 8, zawiera stwierdzenie, że wykazano zgodność produktu z wymogami części 1–6 załącznika, i w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego określa klasę.
2. Deklaracja zgodności UE odpowiada wzorowi z części 11 załącznika, zawiera elementy określone w tej części i jest systematycznie aktualizowana. Musi ona zostać przetłumaczona na język lub języki wymagane przez państwo członkowskie, w którym produkt wprowadza się do obrotu lub udostępnia na rynku.
3. Uproszczona deklaracja zgodności UE, o której mowa w art. 6 ust. 8, zawiera elementy określone w części 12 załącznika i jest systematycznie aktualizowana. Deklaracja jest tłumaczona na język lub języki wymagane przez państwo członkowskie, w którym produkt jest wprowadzany do obrotu lub udostępniany na rynku. Pełny tekst deklaracji zgodności UE jest udostępniany pod adresem internetowym, o którym mowa w uproszczonej deklaracji zgodności UE, w języku lub językach wymaganych przez państwo członkowskie, w którym produkt wprowadza się do obrotu lub udostępnia na rynku.
4. Jeżeli dany produkt podlega więcej niż jednemu aktowi prawa Unii wymagającemu deklaracji zgodności UE, sporządzana jest jedna deklaracja zgodności UE odnosząca się do wszystkich takich aktów prawa Unii. Deklaracja ta wskazuje odpowiednie unijne akty prawne, łącznie z ich adresami publikacyjnymi.
5. Sporządzając deklarację zgodności UE, producent przyjmuje odpowiedzialność za zgodność produktu z wymogami niniejszego rozdziału.

*Artykuł 15***Ogólne zasady dotyczące oznakowania CE**

Oznakowanie CE podlega ogólnym zasadom określonym w art. 30 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

*Artykuł 16***Zasady i warunki umieszczania oznakowania CE, numeru identyfikacyjnego jednostki notyfikowanej, etykiety identyfikacyjnej klasy bezzałogowego systemu powietrznego oraz oznaczenia poziomu mocy akustycznej**

1. Oznakowanie CE umieszcza się w sposób widoczny, czytelny i trwały na produkcie lub przymocowanej do niego tabliczce znamionowej. W przypadku gdy jest to niemożliwe lub nieuzasadnione ze względu na wielkość produktu, oznakowanie CE umieszcza się na opakowaniu.
2. Etykieta identyfikacyjna klasy bezzałogowego statku powietrznego musi być umieszczona w sposób widoczny, czytelny i trwały na bezzałogowym statku powietrznym i jego opakowaniu oraz mieć co najmniej 5 mm wysokości. Zakazuje się umieszczania na produkcie oznakowania, znaków i napisów, które mogą wprowadzić w błąd osoby trzecie z uwagi na skojarzenia z etykietą identyfikacyjną klasy lub podobieństwo formy.
3. Oznaczenie poziomu mocy akustycznej, o którym mowa w części 14 załącznika, umieszcza się, w stosownych przypadkach, w sposób widoczny, czytelny i trwały na bezzałogowym statku powietrznym, chyba że nie jest to możliwe lub nie jest uzasadnione ze względu na wielkość produktu, oraz na opakowaniu.
4. Oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, oznaczenie poziomu mocy akustycznej i etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego umieszcza się przed wprowadzeniem produktu do obrotu.
5. Jeżeli stosowana jest procedura oceny zgodności określona w części 9 załącznika, za oznakowaniem CE podaje się numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej.

Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej umieszcza sama jednostka notyfikowana lub, według jej instrukcji, producent bądź jego upoważniony przedstawiciel.

6. Państwa członkowskie korzystają z istniejących mechanizmów, aby zapewnić prawidłowe stosowanie systemu oznakowania CE, oraz podejmują odpowiednie działania w przypadku jego niewłaściwego wykorzystania.

*Artykuł 17***Dokumentacja techniczna**

1. Dokumentacja techniczna musi zawierać wszystkie istotne dane i szczegółowe informacje o środkach zastosowanych przez producenta, aby zapewnić zgodność produktu z wymogami części 1–6 załącznika. Zawiera ona co najmniej elementy określone w części 10 załącznika.
2. Dokumentację techniczną sporządza się przed wprowadzeniem produktu do obrotu i systematycznie aktualizuje.
3. Dokumentację techniczną i korespondencję odnoszące się do każdej procedury sprawdzającej badanie typu UE lub oceny systemu jakości producenta sporządza się w języku urzędowym państwa członkowskiego, w którym jednostka notyfikowana ma siedzibę, lub w języku akceptowanym przez ten organ.
4. Jeśli dokumentacja techniczna nie jest zgodna z ust. 1, 2 lub 3 niniejszego artykułu, organ nadzoru rynku może zwrócić się do producenta lub importera o przeprowadzenie przez organ akceptowalny dla organu nadzoru rynku w określonym terminie i na koszt producenta lub importera badań, aby sprawdzić zgodność produktu z wymogami części 1–6 załącznika, które mają do niego zastosowanie.

*SEKCJA 4***Notyfikowanie jednostek oceniających zgodność***Artykuł 18***Notyfikacja**

Państwa członkowskie notyfikują Komisji i pozostałym państwom członkowskim jednostki uprawnione do wykonywania zadań w zakresie oceny zgodności w charakterze osoby trzeciej na podstawie niniejszego rozdziału.

*Artykuł 19***Organy notyfikujące**

1. Państwa członkowskie wyznaczają organ notyfikujący, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur niezbędnych do oceny jednostek oceniających zgodność i ich notyfikacji oraz do monitorowania jednostek notyfikowanych, w tym w odniesieniu do zgodności z art. 24.
2. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że ocenę oraz monitorowanie, o których mowa w ust. 1, przeprowadza krajowa jednostka akredytująca w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008.
3. W przypadku gdy organ notyfikujący przekazuje lub w inny sposób powierza ocenę, notyfikację lub monitorowanie, o których mowa w ust. 1, podmiotowi, który nie jest instytucją rządową, upoważniony podmiot musi posiadać osobowość prawną oraz stosować się odpowiednio do wymogów określonych w art. 20. Taki podmiot musi być ponadto przygotowany na pokrycie zobowiązań wynikających z prowadzonej działalności.
4. Organ notyfikujący ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podmiot, o którym mowa w ust. 3.

*Artykuł 20***Wymogi dotyczące organów notyfikujących**

1. Organ notyfikujący:
 - a) ustanawiany jest w sposób nie prowadzący do żadnego konfliktu interesów między tym organem a jednostkami oceniającymi zgodność;
 - b) jest zorganizowany i działa w sposób dający gwarancję obiektywizmu i bezstronności;
 - c) jest zorganizowany w sposób zapewniający, aby decyzja dotycząca notyfikowania jednostki oceniającej zgodność była podejmowana przez kompetentne osoby spoza grona osób przeprowadzających ocenę;
 - d) nie oferuje ani nie realizuje żadnych działań wykonywanych przez jednostki oceniające zgodność, ani usług w zakresie konsultacji na zasadach komercyjnych lub konkurencyjnych;
 - e) traktuje informacje, które otrzymuje, jako poufne;
 - f) dysponuje wystarczającą liczbą pracowników posiadających kompetencje do właściwego wykonywania jego zadań.

*Artykuł 21***Obowiązki organów notyfikujących w zakresie informowania**

1. Państwa członkowskie informują Komisję o swoich procedurach oceny i notyfikacji jednostek oceniających zgodność oraz monitorowania jednostek notyfikowanych, jak również o wszelkich zmianach w tym zakresie.
2. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

*Artykuł 22***Wymogi dotyczące jednostek notyfikowanych**

1. Na potrzeby notyfikacji jednostka oceniająca zgodność musi spełnić wymogi określone w ust. 2–11.
2. Jednostka oceniająca zgodność jest powoływana na podstawie prawa krajowego danego państwa członkowskiego i ma osobowość prawną.
3. Jednostka oceniająca zgodność musi być osobą trzecią, tj. musi być niezależna od organizacji, które ocenia.

Jednostkę należącą do stowarzyszenia przedsiębiorców lub zrzeszenia zawodowego reprezentującego przedsiębiorstwa zaangażowane w projektowanie, produkcję, dostarczanie, montowanie, wykorzystywanie lub konserwację produktów, które ocenia, można uważać za taką jednostkę, pod warunkiem że wykazano jej niezależność i brak konfliktu interesów.

4. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, instalatorami, nabywcami, właścicielami, użytkownikami ani podmiotami odpowiedzialnymi za konserwację produktów, które oceniają, ani przedstawicielami żadnej z wymienionych stron. Nie wyklucza to wykorzystywania ocenianych produktów w zakresie niezbędnym do prowadzenia działalności jednostki oceniającej zgodność lub do celów osobistych.

Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być bezpośrednio zaangażowani w projektowanie, produkcję lub konstruowanie, wprowadzanie do obrotu, instalację, wykorzystywanie lub konserwację takich produktów ani reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie mogą oni angażować się w działalność, która może zagrozić niezależności ich osądów i wiarygodności w związku z czynnościami w ramach oceny zgodności, w zakresie których jednostka jest notyfikowana. Dotyczy to w szczególności usług konsultingowych.

Jednostki oceniające zgodność dopilnowują, aby działalność ich jednostek zależnych lub podwykonawców nie wpływała na poufność, obiektywizm ani bezstronność działalności związanej z oceną zgodności.

5. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy wykonują zadania związane z oceną zgodności, zachowując najwyższe standardy zawodowe, posiadają niezbędne kwalifikacje techniczne w danej dziedzinie oraz nie są poddawani żadnym naciskom ani zachętom, zwłaszcza finansowym, mogącym wpływać na ich opinię lub wyniki oceny zgodności, szczególnie ze strony osób lub grup osób, których interesy związane są z rezultatami realizowanych zadań.

6. Dana jednostka oceniająca zgodność musi być w stanie wykonać wszystkie zadania związane z oceną zgodności powierzone jej na mocy części 8 lub 9 załącznika, w odniesieniu do których została notyfikowana, niezależnie od tego, czy wykona te zadania samodzielnie, czy też zostaną one zrealizowane w jej imieniu i na jej odpowiedzialność.

Przez cały czas i w odniesieniu do dowolnej procedury oceny zgodności oraz dowolnego rodzaju lub kategorii produktów będących przedmiotem notyfikacji dana jednostka oceniająca zgodność musi dysponować niezbędnymi:

- a) pracownikami posiadającymi wiedzę techniczną oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie do realizacji zadań związanych z oceną zgodności;
- b) opisami procedur, według których przeprowadza się ocenę zgodności, co gwarantuje przejrzystość i możliwość odtworzenia tych procedur; strategiami i procedurami, które pozwalają na rozdział zadań wykonywanych w charakterze jednostki notyfikowanej od innej działalności;
- c) procedurami służącymi prowadzeniu działalności przy należyтым uwzględnieniu wielkości przedsiębiorstwa, sektora, w którym ono działa, struktury przedsiębiorstwa, stopnia złożoności technologii danego produktu oraz masowego lub seryjnego charakteru procesu produkcyjnego.

Jednostka oceniająca zgodność musi mieć środki niezbędne do prawidłowej realizacji czynności technicznych i administracyjnych z zakresu oceny zgodności oraz musi mieć dostęp do wszelkiego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

7. Pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności muszą mieć:

- a) gruntowne przeszkolenie techniczne i zawodowe, obejmujące całą działalność związaną z oceną zgodności w zakresie będącym przedmiotem notyfikacji jednostki oceniającej zgodność;
- b) wystarczającą znajomość wymogów dotyczących ocen, które przeprowadzają, oraz odpowiednie uprawnienia do przeprowadzania takich ocen;
- c) odpowiednią znajomość i zrozumienie wymogów, mających zastosowanie norm zharmonizowanych oraz stosownych przepisów unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego;
- d) umiejętności wymagane do sporządzania certyfikatów badania typu UE lub zatwierdzeń systemu jakości, protokołów i sprawozdań dokumentujących wykonanie ocen.

8. Zagwarantowana musi być bezstronność jednostki oceniającej zgodność, jej kierownictwa najwyższego szczebla i pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie oceny zgodności.

Wynagrodzenie kierownictwa najwyższego szczebla jednostki oceniającej zgodność oraz jej pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie oceny zgodności nie może zależeć od liczby przeprowadzonych ocen ani od ich wyników.

9. Jednostki oceniające zgodność muszą posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność spoczywa na państwie członkowskim lub za ocenę zgodności odpowiada bezpośrednio samo państwo członkowskie.

10. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań zgodnie z częściami 8 i 9 załącznika lub z wszelkimi przepisami prawa krajowego w danym zakresie, są jednak zwolnieni z tego obowiązku do stosunku do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym realizowane są zadania. Prawa własności podlegają ochronie.

11. Jednostki oceniające zgodność biorą udział w stosownej działalności normalizacyjnej, w działalności regulacyjnej w dziedzinie bezzałogowych systemów powietrznych i planowania częstotliwości i w działalności grupy koordynującej jednostki notyfikowane, powołanej na podstawie odpowiedniego unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego, lub zapewniają informowanie o tej działalności swoich pracowników odpowiedzialnych za realizację zadań w ramach oceny zgodności, a decyzje administracyjne i dokumenty opracowane w wyniku prac takiej grupy traktują jako ogólne wytyczne.

Artykuł 23

Domniemanie zgodności jednostek notyfikowanych

Jeżeli jednostka oceniająca zgodność wykaże, że spełnia kryteria ustanowione w odpowiednich normach zharmonizowanych, które wskazano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, lub częściach tych norm, przyjmuje się, że jednostka ta spełnia wymogi art. 22 w zakresie, w jakim odpowiednie normy zharmonizowane obejmują te wymogi.

Artykuł 24

Jednostki zależne i podwykonawcy jednostek notyfikowanych

1. W przypadku gdy jednostka notyfikowana zleca podwykonawstwo określonych zadań związanych z oceną zgodności lub korzysta z usług jednostki zależnej, dopilnowuje, aby podwykonawca lub jednostka zależna spełniali wymogi określone w art. 22 oraz odpowiednio informuje o tym organ notyfikujący.
2. Jednostki notyfikowane ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od tego, gdzie mają one siedzibę.
3. Czynności te można zlecać podwykonawcom lub powierzać do wykonania jednostce zależnej wyłącznie za zgodą klienta.
4. Jednostki notyfikowane przechowują do dyspozycji organu notyfikującego odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kwalifikacji podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz prac wykonywanych przez nich zgodnie z częściami 8 i 9 załącznika.

Artykuł 25

Wniosek o notyfikację

1. Jednostka oceniająca zgodność przedkłada wniosek o notyfikację organowi notyfikującemu państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność.
2. Do wniosku o notyfikację dołącza się opis działań związanych z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności oraz produktów, w odniesieniu do których dana jednostka uważa się za kompetentną, jak również certyfikat akredytacji wydany przez krajową jednostkę akredytującą, potwierdzający, że dana jednostka oceniająca zgodność spełnia wymogi określone w art. 22.

Artykuł 26

Procedura notyfikacji

1. Organy notyfikujące mogą notyfikować wyłącznie jednostki oceniające zgodność, które spełniają wymogi określone w art. 22.
2. Notyfikują one jednostki oceniające zgodność Komisji i pozostałym państwom członkowskim, stosując opracowany i zarządzany przez Komisję elektroniczny system notyfikacji.
3. Notyfikacja obejmuje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące: czynności związanych z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności, odnośnego produktu oraz stosownego certyfikatu akredytacji.
4. Dana jednostka może prowadzić działalność jednostki notyfikowanej wyłącznie, jeżeli w terminie dwóch tygodni od notyfikacji Komisja ani pozostałe państwa członkowskie nie zgłoszą zastrzeżeń.
5. Do celów niniejszego rozdziału za jednostkę notyfikowaną można uznawać wyłącznie taką jednostkę.
6. Organ notyfikujący powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących notyfikacji.

*Artykuł 27***Numery identyfikacyjne i wykazy jednostek notyfikowanych**

1. Komisja przydziela jednostce notyfikowanej numer identyfikacyjny.
2. Komisja przydziela taki niepowtarzalny numer, nawet gdy dana jednostka jest notyfikowana na mocy szeregu unijnych aktów prawnych.
3. Komisja podaje do wiadomości publicznej wykaz jednostek notyfikowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, wraz z przydzielonymi im numerami identyfikacyjnymi oraz informacją o rodzaju działalności będącej przedmiotem notyfikacji.

Komisja zapewnia na bieżąco aktualizację tego wykazu.

*Artykuł 28***Zmiany w notyfikacji**

1. W przypadku gdy organ notyfikujący stwierdzi lub otrzyma informację, że jednostka notyfikowana przestała spełniać wymogi art. 22 lub nie wypełnia swoich obowiązków, organ notyfikujący ogranicza, zawiesza lub cofa notyfikację, stosownie do przypadku, w zależności od wagi naruszenia wymogów lub niewypełnienia obowiązków. Niezwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia notyfikacji lub w przypadku zaprzestania działalności przez jednostkę notyfikowaną notyfikujące państwo członkowskie podejmuje odpowiednie kroki, aby dokumentacją tej jednostki zajęła się inna jednostka notyfikowana lub aby dokumentacja ta była dostępna na żądanie odpowiedzialnych organów notyfikujących i organów nadzoru rynku.

*Artykuł 29***Kwestionowanie kompetencji jednostek notyfikowanych**

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub w których otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji jednostki notyfikowanej lub ciągłości spełniania przez tę jednostkę wymogów, którym podlega, i wywiązywania się z nałożonych na nią obowiązków.
2. Na żądanie Komisji notyfikujące państwo członkowskie udziela jej wszelkich informacji dotyczących podstawy notyfikacji danej jednostki notyfikowanej lub utrzymania przez nią kompetencji.
3. Komisja odpowiada za utrzymanie w tajemnicy wszystkich informacji szczególnie chronionych uzyskanych w trakcie dochodzenia.
4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że jednostka notyfikowana nie spełnia wymogów notyfikacji lub przestała je spełniać, informuje o tym fakcie notyfikujące państwo członkowskie i zwraca się do niego o zastosowanie koniecznych środków naprawczych, włącznie z wycofaniem notyfikacji, jeżeli zajdzie potrzeba.

*Artykuł 30***Obowiązki operacyjne jednostek notyfikowanych**

1. Jednostki notyfikowane przeprowadzają ocenę zgodności zgodnie z procedurami oceny zgodności określonymi w częściach 8 i 9 załącznika.
2. Oceny zgodności przeprowadza się w wyważony sposób, unikając zbędnych obciążeń dla podmiotów gospodarczych. Jednostki oceniające zgodność wykonują swe zadania, należycie uwzględniając wielkość przedsiębiorstwa, sektor, w którym ono działa, i jego strukturę, stopień złożoności produktu oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego.

Zachowują one przy tym jednak odpowiedni poziom rygoru i ochrony, aby zapewnić zgodność bezzałogowego statku powietrznego lub bezzałogowego systemu powietrznego z niniejszym rozdziałem.

3. Jeżeli jednostka notyfikowana stwierdzi, że producent nie spełnił wymogów części 1–6 załącznika lub odpowiednich norm zharmonizowanych czy innych specyfikacji technicznych, zobowiązuje ona producenta do wprowadzenia stosownych środków naprawczych i nie wydaje mu certyfikatu badania typu UE ani zatwierdzenia systemu jakości.

4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności w następstwie wydania certyfikatu badania typu UE lub zatwierdzenia systemu jakości jednostka notyfikowana stwierdzi, że produkt przestał spełniać wymogi, zobowiązuje producenta do wprowadzenia stosownych środków naprawczych i w razie potrzeby zawiesza lub cofa certyfikat badania typu UE lub zatwierdzenie systemu jakości.

5. W razie niezastosowania środków naprawczych lub jeżeli środki te nie przynoszą wymaganych skutków, jednostka notyfikowana ogranicza, zawiesza lub cofa wszystkie certyfikaty badania typu UE lub zatwierdzenia systemu jakości, stosownie do przypadku.

Artykuł 31

Odwołanie od decyzji jednostek notyfikowanych

Jednostki notyfikowane zapewniają przejrzystą i dostępną procedurę odwoławczą od ich decyzji.

Artykuł 32

Obowiązki jednostek notyfikowanych w zakresie informowania

1. Jednostki notyfikowane informują organ notyfikujący:
 - a) o odmowie, ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatów badania typu UE lub zatwierdzeń systemu jakości zgodnie z wymogami części 8 i 9 załącznika;
 - b) o wszelkich okolicznościach wpływających na zakres lub warunki notyfikacji;
 - c) o każdym przypadku zażądania przez organy nadzoru rynku udzielenia informacji dotyczących działań związanych z oceną zgodności;
 - d) na żądanie, o podejmowanych działaniach związanych z oceną zgodności będących przedmiotem ich notyfikacji oraz o innych realizowanych zadaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.
2. Zgodnie z wymogami części 8 i 9 załącznika jednostki notyfikowane przekazują pozostałym jednostkom notyfikowanym na podstawie niniejszego rozdziału, prowadzącym podobną działalność w zakresie oceny zgodności i zajmującym się tymi samymi kategoriami bezzałogowych statków powietrznych lub bezzałogowych systemów powietrznych, odpowiednie informacje o elementach, w odniesieniu do których wyniki oceny zgodności były negatywne, a na żądanie, również tych, w odniesieniu do których były one pozytywne.
3. Jednostki notyfikowane wypełniają obowiązki informacyjne wynikające z części 8 i 9 załącznika.

Artykuł 33

Wymiana doświadczeń

Komisja organizuje wymianę doświadczeń między krajowymi organami państw członkowskich odpowiedzialnymi za strategię w zakresie notyfikacji.

Artykuł 34

Koordynacja jednostek notyfikowanych

1. Komisja zapewnia wdrożenie i właściwy przebieg koordynacji i współpracy jednostek notyfikowanych na podstawie niniejszego rozdziału poprzez ustanowienie sektorowej grupy jednostek notyfikowanych.
2. Jednostki notyfikowane uczestniczą w pracach tej grupy bezpośrednio lub przez wyznaczonych przedstawicieli.

SEKCJA 5

Nadzór rynku Unii, kontrola wprowadzania produktów do obrotu w Unii i unijna procedura ochronna

Artykuł 35

Nadzór rynku Unii i kontrola wprowadzania produktów do obrotu w Unii

1. Państwa członkowskie organizują i prowadzą nadzór nad produktami, które są wprowadzane do obrotu w Unii zgodnie z art. 15 ust. 3 i art. 16–26 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

2. Państwa członkowskie organizują i prowadzą kontrolę produktów, które trafiają na rynek Unii zgodnie z art. 15 ust. 5 i art. 27, 28 i 29 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.
3. Państwa członkowskie zapewniają współpracę swych organów nadzoru rynku i kontroli granicznej z właściwymi organami wyznaczonymi na mocy art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 w kwestiach związanych z bezpieczeństwem oraz ustanawiają odpowiednie mechanizmy komunikacji i koordynacji między nimi, tak aby jak najlepiej wykorzystać informacje zawarte w systemie zgłaszania zdarzeń określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014⁽¹⁴⁾ oraz w systemach informacyjnych określonych w art. 22 i 23 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

Artykuł 36

Procedura postępowania na poziomie krajowym z produktami stwarzającymi zagrożenie

1. W przypadku gdy organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego podjęły działania na podstawie art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 lub mają wystarczające powody, by sądzić, że dany produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów związanych z ochroną interesu publicznego objętych zakresem niniejszego rozdziału, dokonują one oceny obejmującej dany produkt pod kątem spełnienia wszystkich mających zastosowanie wymogów niniejszego rozdziału. W tym celu w razie potrzeby odpowiednie podmioty gospodarcze współpracują z organami nadzoru rynku.

Jeśli w toku oceny, o której mowa w akapicie pierwszym, organy nadzoru rynku stwierdzają, że produkt nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozdziale, niezwłocznie wzywają zainteresowany podmiot gospodarczy do podjęcia wszelkich odpowiednich działań naprawczych, aby doprowadzić do zgodności produktu z tymi wymogami, do wycofania produktu z obrotu lub odzyskania go w rozsądnym terminie, który wyznaczają stosownie do charakteru zagrożenia.

Organ nadzoru rynku informują o tym odpowiednią jednostkę notyfikowaną.

Do środków, o których mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, stosuje się art. 21 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

2. W przypadku gdy organy nadzoru rynku uznają, że niezgodność z wymogami nie ogranicza się do ich terytorium krajowego, informują Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie o wynikach oceny oraz o działaniach, których podjęcia zażądały od danego podmiotu gospodarczego.

3. Dany podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie wszelkich odpowiednich działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych produktów, które ten podmiot udostępnił na rynku w Unii.

4. Jeżeli zainteresowany podmiot gospodarczy nie podejmie odpowiednich działań naprawczych w terminie, o którym mowa w ust. 1 akapit drugi, organy nadzoru rynku wprowadzają wszelkie odpowiednie środki tymczasowe, aby zakazać lub ograniczyć udostępnianie danego produktu na rynku krajowym, wycofać go z obrotu lub odzyskać go.

Organ nadzoru rynku niezwłocznie informują o tych środkach Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

5. Informacje, o których mowa w ust. 4, obejmują wszelkie dostępne dane szczegółowe, przede wszystkim dane umożliwiające identyfikację produktu niezgodnego z wymogami, informacje na temat pochodzenia produktu, charakteru występującej niezgodności i związanego z tym zagrożenia, rodzaju i okresu obowiązywania przyjętych środków krajowych, a także stanowisko przedstawione przez zainteresowany podmiot gospodarczy. W szczególności organy nadzoru rynku wskazują, czy brak zgodności z wymogami wynika z którejkolwiek z następujących przyczyn:

- a) niespełnienia przez produkt wymogów określonych w art. 4;
- b) braków w normach zharmonizowanych, o których mowa w art. 12.

6. Państwa członkowskie inne niż państwo członkowskie, które wszczęło procedurę na podstawie niniejszego artykułu, niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich wprowadzonych środkach i przekazują im wszelkie dodatkowe informacje dotyczące niezgodności danego produktu, którymi dysponują, i przedstawiają swoje zastrzeżenia, jeśli nie zgadzają się z przyjętym środkiem krajowym.

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

7. Jeżeli w terminie trzech miesięcy od otrzymania informacji, o których mowa w ust. 5, żadne państwo członkowskie ani Komisja nie zgłoszą sprzeciwu wobec środka tymczasowego zastosowanego przez państwo członkowskie, środek ten uznaje się za uzasadniony.

8. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przyjęcie właściwych środków ograniczających w odniesieniu do danego produktu, takich jak wycofanie produktu z obrotu.

Artykuł 37

Unijna procedura ochronna

1. W przypadku gdy po ukończeniu procedury określonej w art. 36 ust. 3 i 4 zgłaszany jest sprzeciw wobec środka zastosowanego przez państwo członkowskie lub w przypadku gdy Komisja uzna środek krajowy za sprzeczny z przepisami unijnymi, Komisja niezwłocznie rozpoczyna konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanym podmiotem gospodarczym lub zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi oraz dokonuje oceny tego środka krajowego. Na podstawie wyników tej oceny Komisja podejmuje decyzję, czy dany środek krajowy jest uzasadniony.

Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich, niezwłocznie informując o niej państwa członkowskie i zainteresowany podmiot gospodarczy lub zainteresowane podmioty gospodarcze.

2. W razie uznania krajowego środka za uzasadniony wszystkie państwa członkowskie wprowadzają środki konieczne do wycofania lub odzyskania z ich rynku produktów niezgodnych z wymogami oraz informują o tych środkach Komisję. Jeżeli środek krajowy zostanie uznany za nieuzasadniony, dane państwo członkowskie go wycofuje.

3. W przypadku uznania środka krajowego za uzasadniony i stwierdzenia, że niezgodność produktu z wymogami wynika z braków w normach zharmonizowanych, o których mowa w art. 36 ust. 5 lit. b) niniejszego rozporządzenia, Komisja stosuje procedurę przewidzianą w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.

Artykuł 38

Stwarzający zagrożenie produkt zgodny z wymogami

1. Jeżeli po przeprowadzeniu oceny na podstawie art. 36 ust. 1 państwo członkowskie stwierdzi, że mimo spełnienia wymogów niniejszego rozdziału produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów związanych z ochroną interesu publicznego objętych zakresem niniejszego rozdziału, żąda od zainteresowanego podmiotu gospodarczego wprowadzenia wszelkich odpowiednich środków w celu zapewnienia, aby w momencie wprowadzenia danego produktu do obrotu nie stwarzał on zagrożenia, lub też wycofania produktu z obrotu, bądź odzyskania go w rozsądnym terminie wyznaczonym stosownie do charakteru zagrożenia.

2. Podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych produktów, które ten podmiot udostępnił na rynku w Unii.

3. Państwo członkowskie niezwłocznie przekazuje informacje Komisji i pozostałym państwom członkowskim. Informacje te obejmują wszelkie dostępne dane szczegółowe, w szczególności dane konieczne do identyfikacji danego produktu, informacje na temat jego pochodzenia i łańcucha dostaw, charakteru powodowanego zagrożenia oraz rodzaju i okresu obowiązywania zastosowanych środków krajowych.

4. Komisja niezwłocznie rozpoczyna konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanym podmiotem gospodarczym lub zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi i ocenia zastosowane środki krajowe. Na podstawie wyników tej oceny Komisja decyduje, czy dany środek krajowy jest uzasadniony, i w razie potrzeby proponuje odpowiednie środki.

5. Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich, niezwłocznie informując o niej państwa członkowskie i zainteresowany podmiot gospodarczy lub zainteresowane podmioty gospodarcze.

Artykuł 39

Niezgodność pod względem formalnym

1. Nie naruszając przepisów art. 36, jeżeli państwo członkowskie dokona jednego z poniższych ustaleń w odniesieniu do produktów objętych niniejszym rozdziałem, zobowiązuje ono zainteresowany podmiot gospodarczy do usunięcia danej niezgodności:

- a) oznakowanie CE umieszczono z naruszeniem art. 30 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 lub art. 15 lub art. 16 niniejszego rozporządzenia;
- b) nie umieszczono oznakowania CE;

- c) numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej umieszczono z naruszeniem art. 16 lub nie umieszczono go, w przypadku gdy stosowana jest procedura oceny zgodności określona w części 9 załącznika;
 - d) nie umieszczono etykiety identyfikacyjnej klasy bezzałogowego statku powietrznego;
 - e) nie umieszczono oznaczenia poziomu mocy akustycznej, w przypadku gdy jest ono wymagane;
 - f) nie umieszczono numeru seryjnego lub nie ma on właściwego formatu;
 - g) nie udostępniono instrukcji lub noty informacyjnej;
 - h) brakuje deklaracji zgodności UE lub nie wydano jej;
 - i) deklarację zgodności UE sporządzono nieprawidłowo;
 - j) dokumentacja techniczna jest niedostępna albo niekompletna;
 - k) brakuje nazwy producenta lub importera, zarejestrowanej nazwy handlowej lub zarejestrowanego znaku towarowego, adresu strony internetowej lub adresu pocztowego.
2. W przypadku utrzymywania się niezgodności, o której mowa w ust. 1, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza wszelkie odpowiednie środki w celu ograniczenia lub zakazania udostępniania produktu na rynku lub zapewnienia jego odzyskania lub wycofania z obrotu.

ROZDZIAŁ III

Bezzałogowe systemy powietrzne eksploatowane w ramach kategorii „certyfikowanej” i „szczególnej”

Artykuł 40

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych w ramach kategorii „certyfikowanej” i „szczególnej”

1. Projektowanie, produkcja i konserwacja bezzałogowego systemu powietrznego podlegają certyfikacji, jeżeli bezzałogowy system powietrzny spełnia którykolwiek z następujących warunków:
 - a) jego typowy wymiar wynosi co najmniej 3 m i jest on przeznaczony do eksploatacji nad zgromadzeniami osób;
 - b) jest przeznaczony do transportu osób;
 - c) został zaprojektowany do transportu towarów niebezpiecznych, a ograniczenie ryzyka dla osób trzecich w razie wypadku wymaga by był bardzo solidny;
 - d) jest eksploatowany w ramach operacji kategorii „szczególnej” określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, a w zezwoleniu na eksploatację, wydanym przez właściwy organ po przeprowadzeniu oceny ryzyka przewidzianej w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, stwierdzono, że bez certyfikacji bezzałogowego systemu powietrznego nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka eksploatacji.
2. Bezzałogowy system powietrzny objęty certyfikacją jest zgodny ze stosownymi wymogami rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽¹⁵⁾, (UE) nr 640/2015 ⁽¹⁶⁾ i (UE) nr 1321/2014 ⁽¹⁷⁾.
3. Z wyjątkiem przypadków, gdy podlega on certyfikacji zgodnie z ust. 1, bezzałogowy system powietrzny eksploatowany w kategorii „szczególnej” musi mieć właściwości techniczne określone w zezwoleniu operacyjnym wydanym przez właściwy organ lub w standardowym scenariuszu określonym w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 lub w certyfikacie operatora lekkich bezzałogowych systemów powietrznych (LUC) zgodnie z częścią C załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947.

ROZDZIAŁ IV

Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich

Artykuł 41

Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich

1. Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania znajduje się w państwie trzecim, do celów operacji bezzałogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej spełniają wymogi określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdolności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

2. Dla operatora bezzałogowego statku powietrznego z państwa trzeciego właściwym organem jest właściwy organ pierwszego państwa członkowskiego, w którym operator bezzałogowych statków powietrznych zamierza prowadzić działalność.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikat operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947 lub równoważny dokument może zostać uznany przez właściwy organ do celów operacji w obrębie Unii, do i z Unii, pod warunkiem że:

- a) państwo trzecie wystąpiło o uznanie tych kwalifikacji;
- b) certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikat operatora bezzałogowego systemu powietrznego są dokumentami obowiązującymi w państwie, które je wydało; oraz
- c) po konsultacji z EASA Komisja uznała, że wymogi, na podstawie których wydano te certyfikaty, zapewniają taki sam poziom bezpieczeństwa jak niniejsze rozporządzenie.

ROZDZIAŁ V

Przepisy końcowe

Artykuł 42

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 marca 2019 r.

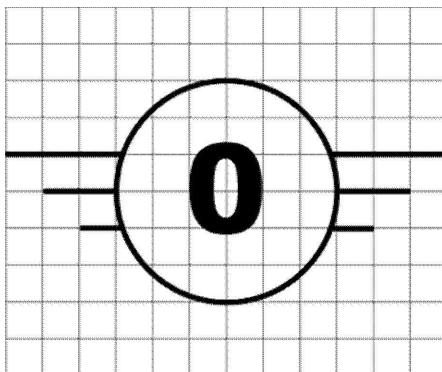
W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ 1

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C0

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C0 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C0 musi spełniać następujące wymogi:

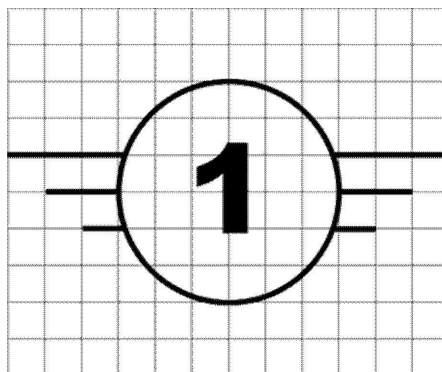
- 1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 250 g;
- 2) maksymalna prędkość lotu w poziomie wynosi 19 m/s;
- 3) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m;
- 4) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
- 5) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła projektuje się je w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;
- 6) jest zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 24 V prądu stałego (DC) lub równoważnym napięciem prądu przemiennego (AC); napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;
- 7) jeżeli jest wyposażony w tryb podążania za stacją bazową, to – w czasie kiedy ta funkcja jest aktywowana – musi znajdować się w zasięgu nieprzekraczającym 50 m od pilota bezzałogowego statku powietrznego i umożliwiać pilotowi odzyskanie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 8) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:
 - a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego,
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - d) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego, dostosowany do wieku użytkowników;

- 9) zawiera opublikowaną przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) notę informacyjną przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947;
- 10) pkt 4, 5 i 6 nie mają zastosowania do bezzałogowych systemów powietrznych, które są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE w sprawie bezpieczeństwa zabawek.

CZĘŚĆ 2

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C1

Na bezzałogowym systemie powietrznym klasy C1 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C1 musi spełniać następujące wymogi:

- 1) jest wykonany z takich materiałów i ma takie parametry użytkowe i właściwości fizyczne, które gwarantują, że w przypadku zderzenia z prędkością końcową z ludzką głową energia przenoszona na głowę będzie mniejsza niż 80 J, lub ewentualnie jego MTOM z obciążeniem użytkowym wynosi poniżej 900 g;
- 2) maksymalna prędkość lotu w poziomie wynosi 19 m/s;
- 3) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu.
- 4) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
- 5) ma wymaganą wytrzymałość mechaniczną pod względem wszelkich niezbędnych współczynników bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, wytrzymałość na wszelkie naprężenia, na które jest narażony podczas użytkowania, pozwalającą znosić je bez żadnego uszkodzenia ani deformacji, które mogłyby zakłócać bezpieczeństwo jego lotu;
- 6) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła projektuje się je w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;
- 7) w przypadku przerwania transmisji danych musi dysponować niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia transmisji danych lub zakończenia lotu przez bezzałogowy statek powietrzny w sposób ograniczający wpływ na osoby trzecie w powietrzu lub na ziemi;
- 8) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A_{LWA} , określony zgodnie z częścią 13, nie przekracza poziomów określonych w części 15;
- 9) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;
- 10) jest zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 24 V prądu stałego lub odpowiadającym mu napięciem prądu przemiennego; napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;
- 11) musi mieć niepowtarzalny fizyczny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numer seryjny małych bezzałogowych systemów powietrznych*;

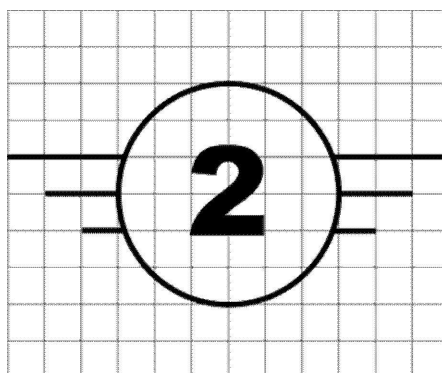
- 12) musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:
- a) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;
 - b) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
 - (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego zgodny z normą ANSI/CTA-2063;
 - (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz
 - (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punkt startu;
 - c) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v);
- 13) jest wyposażony w system świadomości przestrzennej, który zapewnia:
- a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;
 - b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz
 - c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania systemu świadomości przestrzennej;
- 14) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejonu przestrzeni powietrznej;
- 15) zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego stanowiska sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;
- 16) jest wyposażony w światła do celów:
- a) umożliwienia kontroli bezzałogowego statku powietrznego,
 - b) odbłaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy; układ świateł musi umożliwiać osobie znajdującej się na ziemi odróżnianie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;
- 17) jeżeli jest wyposażony w tryb podążania za stacją bazową, to – w czasie kiedy ta funkcja jest aktywowana – musi znajdować się w zasięgu nieprzekraczającym 50 m od pilota bezzałogowego statku powietrznego i umożliwiać pilotowi odzyskanie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 18) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:
- a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego,
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji,
 - poziom mocy akustycznej,
 - oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;

- b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) procedurę ładowania informacji o ograniczeniach przestrzeni powietrznej;
 - d) instrukcje konserwacji;
 - e) procedury usuwania usterek;
 - f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;
- 19) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 3

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C2

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C2 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C2 musi spełniać następujące wymogi:

- 1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 4 kg;
- 2) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu;
- 3) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
- 4) ma wymaganą wytrzymałość mechaniczną pod względem wszelkich niezbędnych współczynników bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, wytrzymałość na wszelkie naprężenia, na które jest narażony podczas użytkowania, pozwalającą znosić je bez żadnego uszkodzenia ani deformacji, które mogłyby zakłócać bezpieczeństwo jego lotu;
- 5) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi długość uwięzi wynosi poniżej 50 m, a jej wytrzymałość mechaniczna jest nie mniejsza niż:
 - a) 10-krotność ich maksymalnej masy w przypadku statków powietrznych cięższych od powietrza;
 - b) 4-krotność siły wywieranej przez połączenie maksymalnego ciągu statycznego i siły aerodynamicznej maksymalnej dozwolonej prędkości wiatru podczas lotu w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza;
- 6) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła projektuje się je w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;
- 7) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, w przypadku przerwania transmisji danych dysponuje niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia transmisji danych lub zakończenia lotu w sposób ograniczający wpływ na strony trzecie w powietrzu lub na ziemi;
- 8) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi być wyposażony w łącze transmisji danych zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem do funkcji sterowania i kontroli;

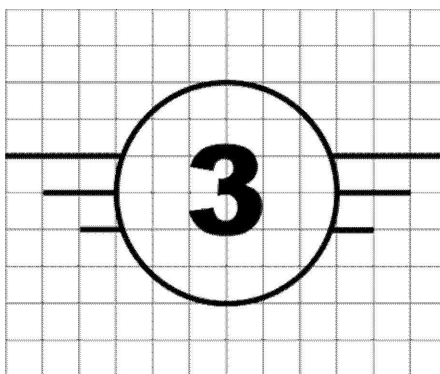
- 9) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, musi być wyposażony w tryb niskiej prędkości wybierany przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, ograniczający maksymalną prędkość przelotową do nie więcej niż 3 m/s.
- 10) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną $A_{L_{WA}}$, określony zgodnie z częścią 13, nie przekracza poziomów określonych w części 15;
- 11) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;
- 12) być zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 48 V prądu stałego lub równoważnym napięciem prądu przemiennego; napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;
- 13) musi mieć niepowtarzalny fizyczny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numer seryjny małych bezzałogowych systemów powietrznych*;
- 14) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:
 - a) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;
 - b) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
 - (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego zgodny z normą ANSI/CTA-2063;
 - (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz
 - (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego;
 - c) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v);
- 15) jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:
 - a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;
 - b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz
 - c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania systemu świadomości przestrzennej;
- 16) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejon przestrzeni powietrznej;
- 17) zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego stanowiska sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;
- 18) jest wyposażony w światła do celów:
 - 1) umożliwienia kontroli bezzałogowego statku powietrznego;
 - 2) odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy; układ świateł musi umożliwiać osobie znajdującej się na ziemi odróżnianie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;

- 19) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:
- a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego,
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji,
 - poziom mocy akustycznej,
 - oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) procedurę ładowania informacji o ograniczeniach przestrzeni powietrznej;
 - d) instrukcje konserwacji;
 - e) procedury usuwania usterek;
 - f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;
- 20) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 4

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C3

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C3 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C3 musi spełniać następujące wymagania:

- 1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 25 kg, a maksymalny typowy wymiar wynosi mniej niż 3 m;
- 2) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu.
- 3) umożliwia pilotowi bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

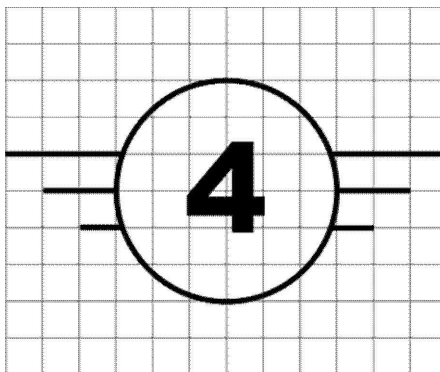
- 4) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi długość uwięzi wynosi poniżej 50 m, a jej wytrzymałość mechaniczna jest nie mniejsza niż:
 - a) 10-krotność ich maksymalnej masy w przypadku statków powietrznych cięższych od powietrza;
 - b) 4-krotność siły wywieranej przez połączenie maksymalnego ciągu statycznego i siły aerodynamicznej maksymalnej dozwolonej prędkości wiatru podczas lotu w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza;
- 5) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, w przypadku przerwania transmisji danych dysponuje niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia transmisji danych lub zakończenia lotu w sposób ograniczający wpływ na strony trzecie w powietrzu lub na ziemi;
- 6) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej L_{WA} skorygowany krzywą korekcyjną A, określony zgodnie z częścią 13, musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;
- 7) być zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 48 V prądu stałego lub równoważnym napięciem prądu przemiennego; napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;
- 8) musi mieć niepowtarzalny fizyczny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych*;
- 9) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:
 - a) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;
 - b) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
 - (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego zgodny z normą ANSI/CTA-2063;
 - (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz
 - (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego;
 - c) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v);
- 10) jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:
 - a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;
 - b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz
 - c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania systemu świadomości przestrzennej;
- 11) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejony przestrzeni powietrznej;
- 12) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi być wyposażony w łącze transmisji danych zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem do funkcji sterowania i kontroli;
- 13) zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego stanowiska sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;

- 14) jest wyposażony w światła do celów:
- 1) umożliwienia kontroli bezzałogowego statku powietrznego;
 - 2) odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy; układ świateł musi umożliwiać osobie znajdującej się na ziemi odróżnianie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;
- 15) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:
- a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego,
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji,
 - poziom mocy akustycznej,
 - oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) procedurę ładowania informacji o ograniczeniach przestrzeni powietrznej;
 - d) instrukcje konserwacji;
 - e) procedury usuwania usterek;
 - f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;
- 16) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 5

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C4

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C4 umieszcza się w widoczny sposób następującą etykietę:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C4 musi spełniać następujące wymagania:

- 1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 25 kg;
- 2) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę i manewrowanie, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

- 3) nie może działać w trybach automatycznego sterowania, z wyjątkiem funkcji awaryjnej stabilizacji lotu, która nie ma bezpośredniego wpływu na trajektorię, i funkcji wsparcia przy przerywaniu transmisji, pod warunkiem że wcześniej określono stałe stanowisko sterowania lotami na wypadek przerywania transmisji;
- 4) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:
 - a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego,
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,
 - oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerywania transmisji danych;
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) instrukcje konserwacji;
 - d) procedury usuwania usterek;
 - e) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - f) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;
- 5) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 6

Wymogi dotyczące dodatkowych elementów służących do jednoznacznej zdalnej identyfikacji

Dodatkowy element służący do jednoznacznej zdalnej identyfikacji musi spełniać następujące warunki:

- 1) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;
- 2) musi mieć fizyczny niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numer seryjny małych bezzałogowych systemów powietrznych*, umieszczony w czytelny sposób na dodatkowym elemencie i na jego opakowaniu lub w instrukcji użytkownika;
- 3) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
 - (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny dodatkowego elementu zgodny z normą ANSI/CA-2063;
 - (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz
 - (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punkt startu.
- 4) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w pkt 3 ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v).
- 5) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji oraz instrukcję:
 - a) instalacji modułu na bezzałogowym statku powietrznym;
 - b) ładowania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego.

CZĘŚĆ 7

Ocena zgodności – moduł A – wewnętrzna kontrola produkcji

1. Wewnętrzna kontrola produkcji to procedura oceny zgodności, w której producent wywiązuje się z obowiązków określonych w pkt 2, 3 i 4 niniejszej części oraz na swoją wyłączną odpowiedzialność zapewnia i oświadcza, że dane produkty spełniają mające do nich zastosowanie wymogi części 1, 5 lub 6.

2. Dokumentacja techniczna

Producent opracowuje dokumentację techniczną zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia.

3. Produkcja

Producent wprowadza wszelkie niezbędne środki, aby proces produkcji i monitorowanie go gwarantowały zgodność wyprodukowanego produktu z dokumentacją techniczną, o której mowa w pkt 2 niniejszego załącznika, oraz z mającymi do nich zastosowanie wymogami części 1, 5 lub 6 załącznika.

4. Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE

- 1) Zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego na każdym egzemplarzu produktu spełniającym mające do niego zastosowanie wymogi części 1, 5 lub 6.
- 2) Producent sporządza pisemną deklarację zgodności UE dla każdego modelu produktu i przechowuje ją wraz z dokumentacją techniczną do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu. W deklaracji zgodności UE określa się, jakiego produktu ona dotyczy.

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

5. Upoważniony przedstawiciel

Obowiązki producenta określone w pkt 4 mogą być w jego imieniu i na jego odpowiedzialność wypełniane przez jego upoważnionego przedstawiciela, o ile określono je w pełnomocnictwie.

CZĘŚĆ 8

Ocena zgodności – moduły B i C – badanie typu UE i zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji zgodnie z załącznikiem II do decyzji 768/2008/WE

W przypadku odesłania do tej części procedurę oceny zgodności przeprowadza się zgodnie z opisanymi poniżej modułem B (badanie typu UE) i modułem C (zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji) niniejszej części.

Moduł B**Badanie typu UE**

1. Badanie typu UE to ta część procedury oceny zgodności, w której jednostka notyfikowana bada projekt techniczny produktu oraz weryfikuje i poświadcza spełnienie przez projekt techniczny produktu mających do niego zastosowanie wymogów części 1–6.
2. Badanie typu UE polega na ocenie adekwatności projektu technicznego produktu poprzez zbadanie dokumentacji technicznej i dowodów potwierdzających, o których mowa w pkt 3, oraz ocenę reprezentatywnych dla planowanej produkcji próbek co najmniej jednej z istotnych części produktu (połączenia typu produkcji i typu projektu).
3. Producent składa wniosek o badanie typu UE w jednej wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej.

Wniosek ten zawiera:

- 1) nazwę i adres producenta oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres;
 - 2) pisemną deklarację, że ten sam wniosek nie został złożony w żadnej innej jednostce notyfikowanej;
 - 3) dokumentację techniczną. Dokumentacja techniczna musi umożliwiać ocenę zgodności produktu z mającymi zastosowanie wymogami niniejszego rozporządzenia oraz zawierać odpowiednią analizę i ocenę ryzyka. W stosownych przypadkach dokumentacja techniczna zawiera elementy określone w art. 17 niniejszego rozporządzenia;
 - 4) próbki reprezentatywne dla planowanej produkcji. Jednostka notyfikowana może żądać dostarczenia kolejnych próbek, jeśli jest to niezbędne do przeprowadzenia programu badań;
 - 5) dowody potwierdzające adekwatność rozwiązań technicznych projektu. W dowodach tych wymienia się wszelkie wykorzystane dokumenty, zwłaszcza jeżeli nie zastosowano wcale lub w pełni stosownych norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych. W stosownych przypadkach dowody potwierdzające obejmują wyniki testów przeprowadzonych zgodnie z innymi właściwymi specyfikacjami technicznymi przez odpowiednie laboratorium producenta lub przez inne laboratorium badawcze w jego imieniu i na jego odpowiedzialność.
4. Jednostka notyfikowana:
- w odniesieniu do produktu:
- 1) bada dokumentację techniczną i dowody potwierdzające, aby ocenić adekwatność projektu technicznego produktu;
- w odniesieniu do badanej próbki lub badanych próbek:
- 2) sprawdza, czy próbkę lub próbki wyprodukowano zgodnie z dokumentacją techniczną, identyfikując elementy, które zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami odpowiednich norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych, oraz elementy, które zaprojektowano bez zastosowania odpowiednich przepisów tych norm;
 - 3) przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich przeprowadzenie, aby – w przypadku gdy producent zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych w odpowiednich normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych – sprawdzić, czy zastosowano je prawidłowo;
 - 4) przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich przeprowadzenie, aby – w przypadku gdy producent nie zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych w odpowiednich normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych – sprawdzić, czy rozwiązania przyjęte przez producenta spełniają odnośne zasadnicze wymogi aktu prawnego;
 - 5) uzgadnia z producentem miejsce przeprowadzenia testów i prób.
5. Jednostka notyfikowana sporządza sprawozdanie z oceny, w którym odnotowuje czynności podjęte zgodnie z pkt 4 i ich rezultaty. Bez uszczerbku dla jej obowiązków określonych w pkt 8, jednostka notyfikowana udostępnia treść tego sprawozdania, w całości lub w części, wyłącznie za zgodą producenta.
6. Jeżeli dany typ spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia, jednostka notyfikowana wydaje producentowi certyfikat badania typu UE. Certyfikat ten zawiera nazwę i adres producenta, wnioski z badań, istotne aspekty wymogów objętych badaniami, ewentualne warunki jego ważności oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego typu. Do certyfikatu można dołączyć załącznik lub załączniki.

Certyfikat UE i jego załączniki muszą zawierać wszelkie istotne informacje umożliwiające ocenę zgodności wytwarzanych produktów w odniesieniu do badanego typu oraz kontrolę w trakcie eksploatacji.

Jeżeli typ nie spełnia mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia, jednostka notyfikowana odmawia wydania certyfikatu badania typu UE oraz informuje o tym odpowiednio wnioskodawcę, szczegółowo uzasadniając odmowę.

7. Jednostki notyfikowane na bieżąco śledzą wszelkie zmiany w powszechnie uznawanym stanie techniki wskazujące, że zatwierdzony typ może nie spełniać już mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia, oraz ustalają, czy zmiany te wymagają dalszego badania. Jeśli ma to miejsce, jednostki notyfikowane informują o tym producentów.

Producent informuje jednostkę notyfikowaną, która przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu UE, o wszelkich modyfikacjach zatwierdzonego typu mogących wpływać na zgodność produktu z zasadniczymi wymogami niniejszego rozporządzenia lub warunkami ważności tego certyfikatu. Takie modyfikacje wymagają dodatkowego zatwierdzenia, dołączanego do pierwotnego certyfikatu badania typu UE.

8. Każda jednostka notyfikowana informuje odnośny organ notyfikujący o certyfikatach badania typu UE lub wszelkich dodatkach do nich, które wydała lub cofnęła, oraz – okresowo lub na żądanie – udostępnia odnośnemu organowi notyfikującemu wykaz certyfikatów lub wszelkich dodatków do nich, których wydania odmówiła, które zawiesiła lub poddała innym ograniczeniom.

Każda jednostka notyfikowana informuje pozostałe jednostki notyfikowane o certyfikatach badania typu UE lub wszelkich dodatkach do nich, których wydania odmówiła, które cofnęła, zawiesiła lub poddała innym ograniczeniom, oraz – na żądanie – o certyfikatach lub wszelkich dodatkach do nich, które wydała.

Komisja, państwa członkowskie i pozostałe jednostki notyfikowane mogą na żądanie otrzymać kopie certyfikatów badania typu UE lub dodatków do nich. Na uzasadnione żądanie Komisja i państwa członkowskie mogą otrzymać kopię dokumentacji technicznej oraz wyniki badań przeprowadzonych przez jednostkę notyfikowaną.

Jednostka notyfikowana przechowuje kopię certyfikatu badania typu UE, załączników i dodatków do niego, a także dokumentów technicznych, w tym dokumentacji przedstawionej przez producenta, przez 10 lat od daty przeprowadzenia oceny produktu lub do wygaśnięcia ważności tego certyfikatu.

9. Producent przechowuje kopię certyfikatu badania typu UE oraz załączników i dodatków do niego wraz z dokumentacją techniczną do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu.
10. Upoważniony przedstawiciel producenta może złożyć wniosek, o którym mowa w pkt 3, oraz wypełniać obowiązki określone w pkt 7 i 9, o ile zostały one określone w pełnomocnictwie.

Moduł C

Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji

1. Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji to część procedury oceny zgodności, w której producent wywiązuje się z obowiązków określonych w pkt 2 i 3, oraz zapewnia i oświadcza, że dane produkty są zgodne z typem opisanym w certyfikacie badania typu UE i spełniają mające do nich zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia.

2. Produkcja

Producent podejmuje wszelkie niezbędne środki, aby proces wytwórczy i jego monitorowanie zapewniały zgodność wytwarzanych produktów z zatwierdzonym typem opisanym w certyfikacie badania typu UE oraz z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w częściach 1–6.

3. Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE

- 1) Producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy bezzłogowego statku powietrznego zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia na każdym produkcie zgodnym z typem opisanym w certyfikacie badania typu UE oraz spełniającym mające zastosowanie wymogi części 1–6.
- 2) Producent sporządza pisemną deklarację zgodności dla każdego modelu produktu i przechowuje ją do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu. W deklaracji zgodności UE jednoznacznie identyfikuje się typ produktów, w odniesieniu do którego ją sporządzono.

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

4. Upoważniony przedstawiciel

Obowiązki producentów określone w pkt 3 mogą w ich imieniu i na ich odpowiedzialność wypełniać upoważnieni przedstawiciele, o ile określono to w pełnomocnictwie.

CZĘŚĆ 9

Ocena zgodności – moduł H – zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości zgodnie z załącznikiem II do decyzji 768/2008/WE

1. Zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości to procedura oceny zgodności, w której producent wywiązuje się z obowiązków określonych w pkt 2 i 5 oraz na swoją wyłączną odpowiedzialność zapewnia i oświadcza, że dane produkty spełniają mające do nich zastosowanie wymogi części 1–6.

2. Produkcja

Producent stosuje zatwierdzony system jakości w odniesieniu do projektowania, produkcji, kontroli gotowych produktów i badania produktów zgodnie z pkt 3, a także podlega nadzorowi zgodnie z pkt 4.

3. System jakości

- 1) Producent składa w wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej wniosek o przeprowadzenie oceny jego systemu jakości w odniesieniu do danego produktu.

Wniosek ten zawiera:

- a) nazwę i adres producenta oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres;
 - b) w stosownych przypadkach, dokumentację techniczną każdego typu produktu, który ma być produkowany, zawierającą elementy określone w części 10;
 - c) dokumentację dotyczącą systemu jakości;
 - d) pisemną deklarację, że tego samego wniosku nie złożono w żadnej innej jednostce notyfikowanej.
 - 2) System jakości musi zapewniać zgodność produktu z wymogami niniejszego rozporządzenia.

Wszystkie elementy, wymogi i przepisy przyjęte przez producenta są w systematyczny i uporządkowany sposób dokumentowane na piśmie, w formie strategii, procedur i instrukcji. Dokumentacja systemu jakości umożliwia spójną interpretację programów, planów, instrukcji i zapisów dotyczących jakości.

Dokumentacja ta zawiera w szczególności odpowiedni opis:

- a) celów w zakresie jakości oraz struktury organizacyjnej, obowiązków i uprawnień kierownictwa w odniesieniu do projektu produktu i jego jakości;
 - b) specyfikacji projektu technicznego, łącznie z normami, które będą stosowane, a także, w przypadku gdy odpowiednie normy zharmonizowane nie będą w pełni stosowane, opis środków, które zostaną wprowadzone, aby zagwarantować spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia;
 - c) kontroli projektu oraz technik jego weryfikacji, procesów oraz systematycznych czynności, które będą podejmowane podczas projektowania produktów danego typu;
 - d) odpowiednich technik produkcyjnych, kontroli jakości i zapewnienia jakości, procesów oraz systematycznych czynności, które będą podejmowane;
 - e) badań i testów, które będą wykonywane przed produkcją, podczas produkcji i po jej zakończeniu, oraz częstotliwości, z jaką będą przeprowadzane;
 - f) akt dotyczących jakości, takich jak: sprawozdania z kontroli, dane z badań, dane dotyczące wzorcowania, sprawozdania dotyczące kwalifikacji lub dopuszczania personelu itp.;
 - g) środków monitorowania w odniesieniu do osiągnięcia wymaganej jakości projektu i produktu oraz skutecznego działania systemu jakości.

- 3) Jednostka notyfikowana ocenia system jakości, aby stwierdzić, czy spełnia on wymogi, o których mowa w pkt 3 ppkt 2.

Przyjmuje ona domniemanie zgodności z tymi wymogami w odniesieniu do elementów systemu jakości zgodnych z odpowiednimi specyfikacjami właściwej normy zharmonizowanej.

Oprócz doświadczenia w zakresie systemów zarządzania jakością co najmniej jeden członek zespołu audytowego musi mieć doświadczenie w ocenie danego produktu i technologii danego produktu, a także znać mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia. Audyt obejmuje wizytę oceniającą w zakładzie producenta. Zespół audytowy dokonuje przeglądu dokumentacji technicznej, o której mowa w pkt 3 ppkt 1 lit. b), aby zweryfikować zdolność producenta do identyfikacji mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia oraz przeprowadzania badań koniecznych do zapewnienia zgodności produktu z tymi wymogami.

O decyzji powiadamia się producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

Powiadomienie zawiera wnioski z audytu oraz uzasadnioną decyzję dotyczącą oceny.

- 4) Producent podejmuje się wypełnienia obowiązków wynikających z zatwierdzonego systemu jakości oraz utrzymywania go tak, aby był adekwatny i skuteczny.

Producent na bieżąco informuje jednostkę notyfikowaną, która zatwierdziła system jakości, o wszelkich zamierzonych modyfikacjach tego systemu.

- 5) Jednostka notyfikowana ocenia proponowane zmiany i decyduje, czy zmodyfikowany system jakości nadal będzie spełniał wymogi, o których mowa w pkt 3 ppkt 2, czy też konieczna jest jego ponowna ocena.

Jednostka notyfikowana powiadamia producenta o swojej decyzji. Powiadomienie to zawiera wnioski z badania oraz uzasadnioną decyzję dotyczącą oceny.

4. Nadzór, za który odpowiedzialna jest jednostka notyfikowana

- 1) Celem nadzoru jest upewnienie się, czy producent należycie wypełnia obowiązki wynikające z zatwierdzonego systemu jakości.

- 2) Do celów oceny producent umożliwia jednostce notyfikowanej dostęp do miejsc projektowania, produkcji, kontroli, badań i magazynowania oraz udostępnia jej wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:

- a) dokumentację dotyczącą systemu jakości;
- b) zapisy dotyczące jakości przewidziane w projektowej części systemu jakości, takie jak: wyniki analiz, obliczeń, testów itp.;
- c) zapisy dotyczące jakości przewidziane w produkcyjnej części systemu jakości, takie jak: sprawozdania z kontroli i dane z badań, dane dotyczące wzorcowania, sprawozdania dotyczące kwalifikacji personelu itp.

- 3) Jednostka notyfikowana przeprowadza okresowe audyty, aby upewnić się, czy producent utrzymuje i stosuje system jakości, oraz przekazuje producentowi sprawozdania z audytów.

- 4) Jednostka notyfikowana może ponadto składać producentom niezapowiedziane wizyty. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może, w razie potrzeby, przeprowadzać testy bezzałogowych statków powietrznych lub bezzałogowych systemów powietrznych, albo też zlecać ich przeprowadzenie, aby zweryfikować, czy system jakości funkcjonuje prawidłowo. Jednostka notyfikowana przekazuje producentowi sprawozdanie z wizyty oraz sprawozdania z testów, jeżeli je przeprowadzono.

5. Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE

- 1) Producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia, jak również, na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej, o której mowa w pkt 3 ppkt 1 niniejszej części, jej numer identyfikacyjny na każdym egzemplarzu produktu spełniającym mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia.

- 2) Producent sporządza pisemną deklarację zgodności dla każdego modelu produktu i przechowuje ją do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu. W deklaracji zgodności UE identyfikuje się typ produktów, którego ona dotyczy.

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

6. Przez 10 lat od daty wprowadzenia produktu do obrotu producent przechowuje do dyspozycji organów krajowych następujące dokumenty:
 - 1) dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 3 ppkt 1;
 - 2) dokumentację dotyczącą systemu jakości, o której mowa w pkt 3 ppkt 1;
 - 3) zatwierdzone zmiany, o których mowa w pkt 3 ppkt 5;
 - 4) decyzje i sprawozdania jednostki notyfikowanej, o których mowa w pkt 3 ppkt 5 oraz pkt 4 ppkt 3 i 4.
7. Każda jednostka notyfikowana informuje właściwy organ notyfikujący o swych decyzjach w sprawie zatwierdzenia lub wycofania systemu jakości oraz, okresowo lub na żądanie, udostępnia właściwemu organowi notyfikującemu wykaz decyzji w sprawie odmowy zatwierdzenia, zawieszenia lub innego ograniczenia systemu jakości.

Każda jednostka notyfikowana informuje pozostałe jednostki notyfikowane o swych decyzjach w sprawie odmowy zatwierdzenia, zawieszenia lub wycofania systemu jakości oraz, na żądanie, o decyzjach w sprawie zatwierdzenia systemu jakości, które wydała.
8. Upoważniony przedstawiciel

Obowiązki producentów określone w pkt 3 ppkt 1 i 5, pkt 5 i pkt 6 mogą w ich imieniu i na ich odpowiedzialność wypełniać upoważnieni przedstawiciele, o ile określono to w pełnomocnictwie.

CZĘŚĆ 10

Zawartość dokumentacji technicznej

Producent sporządza dokumentację techniczną. Dokumentacja musi umożliwiać ocenę zgodności produktu z mającymi zastosowanie wymogami.

Dokumentacja techniczna zawiera, w stosownych przypadkach, co najmniej następujące elementy:

1. kompletny opis produktu, w tym:
 - a) zdjęcia lub ilustracje przedstawiające cechy zewnętrzne, oznakowanie i układ wewnętrzny;
 - b) wersje wszelkiego oprogramowania lub oprogramowania układowego zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia;
 - c) instrukcję użytkownika i instrukcję montażu;
2. projekt koncepcyjny i rysunki dotyczące produkcji oraz schematy elementów, podzespołów, obwodów i innych stosownych podobnych części;
3. opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia tych rysunków i schematów oraz działania produktu;
4. wykaz stosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, oraz, jeżeli nie zastosowano tych norm zharmonizowanych, opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia zasadniczych wymogów określonych w art. 4, w tym wykaz innych zastosowanych odpowiednich specyfikacji technicznych. Jeżeli normy zharmonizowane stosowano częściowo, w dokumentacji technicznej określa się, które części zastosowano;
5. kopię deklaracji zgodności UE;
6. jeżeli zastosowano moduł oceny zgodności z części 8, kopię certyfikatu badania typu UE i jego załączników, dostarczonych przez daną jednostkę notyfikowaną;
7. wyniki wykonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań i innych stosownych podobnych działań;
8. sprawozdania z testów;
9. kopie dokumentów, które producent przedłożył jednostce notyfikowanej, jeśli taka jednostka była zaangażowana;

10. dowody potwierdzające adekwatność rozwiązań technicznych projektu. W dowodach tych wymienia się wszelkie wykorzystane dokumenty, zwłaszcza jeżeli nie zastosowano w pełni stosownych norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych. W stosownych przypadkach dowody potwierdzające obejmują wyniki testów przeprowadzonych przez odpowiednie laboratorium producenta lub przez inne laboratorium badawcze w jego imieniu i na jego odpowiedzialność;
11. adresy miejsc produkcji i magazynowania.

CZĘŚĆ 11

Deklaracja zgodności UE

1. Produkt (typ, numer partii i numer seryjny).
2. Nazwa i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.
3. Niniejsza deklaracja zgodności wydana zostaje na wyłączną odpowiedzialność producenta.
4. Przedmiot deklaracji *[identyfikacja produktu umożliwiająca jego identyfikowalność; w razie potrzeby może zawierać kolorową ilustrację o wystarczającej rozdzielczości w celu identyfikacji produktów]*.
5. Opisany powyżej przedmiot deklaracji należy do klasy ... *[w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego należy podać numer klasy zgodnie z kategoriami określonymi w częściach 1–5 niniejszego załącznika]*.
6. Gwarantowany poziom mocy akustycznej dla wyposażenia tego bezzałogowego systemu powietrznego wynosi ... dB (A) *[tylko dla bezzałogowych systemów powietrznych innych niż śmigłowce klas 1–3]*.
7. Opisany powyżej przedmiot niniejszej deklaracji jest zgodny z odpowiednimi wymogami unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego:
 - *[wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia i wskazać załącznik odnoszący się do klasy produktu]*,
 - w stosownych przypadkach z innymi aktami unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego.
8. Odwołania do odnośnych norm zharmonizowanych, które zastosowano, lub do innych specyfikacji technicznych, w stosunku do których deklarowana jest zgodność. Odwołania muszą być podane wraz z ich numerami identyfikacyjnymi i wersjami oraz, w stosownych przypadkach, z datą wydania.
9. W stosownych przypadkach, jednostka notyfikowana ... *[nazwa, numer]* ... przeprowadziła ... *[opis interwencji]* ... i wydała certyfikat badania typu UE.
10. W stosownych przypadkach opis akcesoriów i elementów, w tym oprogramowania, które umożliwiają eksploatację bezzałogowego statku powietrznego lub bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z przeznaczeniem i zakresem deklaracji zgodności UE.
11. Dodatkowe informacje:

Podpisano w imieniu: ...

[miejsce i data wydania]:

[imię i nazwisko, stanowisko] [podpis]:

CZĘŚĆ 12

Uproszczona deklaracja zgodności UE

Uproszczoną deklarację zgodności UE, o której mowa w art. 14 ust. 3, należy podać w następujący sposób:

- *[Nazwa producenta] niniejszym oświadcza, że bezzałogowy system powietrzny [identyfikacja bezzałogowego systemu powietrznego: typ lub numer seryjny] należy do klasy ... [podać numer klasy produktu zgodnie z kategoriami określonymi w częściach 1–5 niniejszego załącznika], a jego gwarantowany poziom mocy akustycznej wynosi ... dB(A) [tylko dla bezzałogowych systemów powietrznych innych niż śmigłowce klas 1–3],*
- oraz spełnia wymogi przepisów ... *[wykaz wszystkich aktów prawnych, których wymogi produkt spełnia]*,
- Pełna deklaracja zgodności UE jest dostępna na stronie internetowej: *[adres strony internetowej]*.

CZĘŚĆ 13

Procedura badania hałasu

W niniejszej części ustanawia się metody pomiaru hałasu rozprzestrzeniającego się w powietrzu, które należy stosować do wyznaczania poziomów mocy akustycznej skorygowanych krzywą korekcyjną A dla bezzałogowych statków powietrznych klas 1, 2 i 3.

Określono w niej podstawową normę emisji hałasu oraz szczegółową procedurę badania pomiaru poziomu ciśnienia akustycznego na powierzchni pomiarowej okalającej źródło na potrzeby obliczania poziomu mocy akustycznej wytwarzanej przez źródło.

1. PODSTAWOWA NORMA EMISJI HAŁASU

Do określania poziomu mocy akustycznej L_{WA} skorygowanego krzywą korekcyjną A stosuje się podstawową normę emisji hałasu EN ISO 3744:2010 z następującymi uzupełnieniami:

2. WARUNKI MONTAŻU*Rejon prób:*

Bezzałogowy statek powietrzny ma znajdować się w zawisie nad płaszczyzną odbijającą dźwięk („twardą” akustycznie). Bezzałogowy statek powietrzny musi znajdować się w wystarczającej odległości od wszelkich ścian, sufitów lub wszelkich odbijających dźwięk obiektów, aby na powierzchni pomiarowej były spełnione wymagania załącznika A do normy EN ISO 3744:2010.

Montaż źródła hałasu:

Bezzałogowy statek powietrzny musi znajdować się w zawisie, 0,5 m nad płaszczyzną odbijającą dźwięk. Konfiguracja bezzałogowego statku powietrznego (śmigieł, akcesoriów, ustawień) ma odpowiadać konfiguracji, w jakiej będzie on wprowadzany do obrotu.

Pomiar dźwięku i ustawienie mikrofonu:

Bezzałogowy statek powietrzny ma w całości znajdować się w obrębie półkulistej powierzchni pomiarowej zgodnie z pkt 7.2.3 normy EN ISO 3744:2010.

Liczbę i położenie mikrofonów określa załącznik F do normy EN ISO 3744:2010.

Centrum powierzchni pomiarowej musi znajdować się w punkcie O, położonym na płaszczyźnie podłoża bezpośrednio pod bezzałogowym statkiem powietrznym.

3. WARUNKI DZIAŁANIA PODCZAS BADANIA

Badanie hałasu przeprowadza się podczas lotu bezzałogowego statku powietrznego w pozycji stabilnej horyzontalnie i wertykalnie, 0,5 m nad centrum półkuli pomiarowej (punktem O), przy maksymalnej masie startowej (MTOM) oraz z całkowicie naładowaną baterią.

Jeżeli bezzałogowy statek powietrzny ma być wprowadzany do obrotu z akcesoriami, które można na nim zamontować, testuje się go z tymi akcesoriami oraz bez nich we wszystkich możliwych konfiguracjach.

4. OBLICZANIE POZIOMU CIŚNIENIA AKUSTYCZNEGO UŚREDNIONEGO W CZASIE

Dla każdej konfiguracji bezzałogowego statku powietrznego co najmniej trzy razy wyznacza się poziom ciśnienia akustycznego skorygowany krzywą korekcyjną A uśredniony w czasie. Jeśli co najmniej dwie z wyznaczonych wartości nie różnią się o więcej niż 1 dB, dalsze pomiary nie są konieczne; w innym przypadku pomiary kontynuuje się aż do otrzymania dwóch wartości nieróżniących się o więcej niż 1 dB. Powierzchniowy poziom ciśnienia akustycznego skorygowany krzywą korekcyjną A, który będzie użyty do obliczeń poziomu mocy akustycznej danej konfiguracji bezzałogowego statku powietrznego, jest średnią arytmetyczną dwóch najwyższych wartości, które nie różnią się o więcej niż 1 dB.

5. INFORMACJE PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU

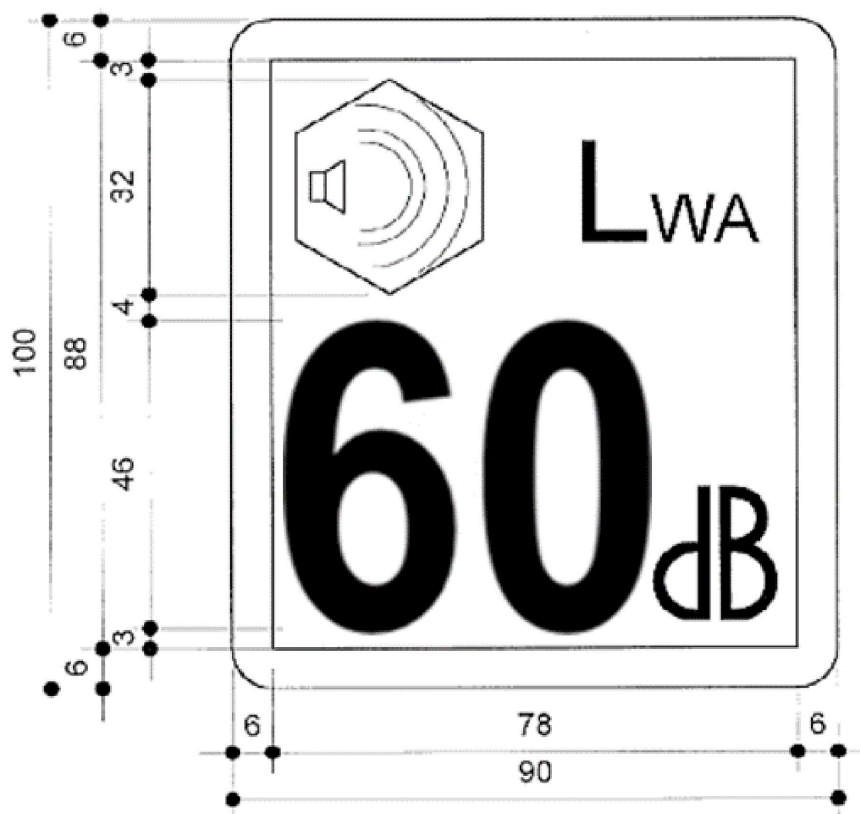
Sprawozdanie musi zawierać dane techniczne niezbędne do identyfikacji badanego źródła, a także procedurę badania hałasu i dane akustyczne.

Należy wskazać najwyższą wartość poziomu mocy akustycznej skorygowanego krzywą korekcyjną A dla różnych zbadanych konfiguracji bezzałogowego statku powietrznego, zaokrągloną do najbliższej liczby całkowitej (wartości poniżej 0,5 zaokrągla się w dół, a wartości większe lub równe 0,5 – w górę).

CZĘŚĆ 14

Oznaczenie gwarantowanego poziomu mocy akustycznej

Gwarantowany poziom mocy akustycznej wyraża się, podając wartość liczbową gwarantowanej mocy akustycznej w dB z oznaczeniem L_{WA} i następującym piktogramem:



Przy zmniejszaniu oznaczenia odpowiednio do wymiarów urządzenia, należy zachować proporcje powyższego rysunku. Jednak, w miarę możliwości, pionowy wymiar oznaczenia nie powinien być mniejszy niż 20 mm.

CZĘŚĆ 15

Maksymalny poziom mocy akustycznej poszczególnych klas bezzałogowych statków powietrznych (z uwzględnieniem okresów przejściowych)

Klasa bezzałogowego statku powietrznego	MTOM m w gramach	Maksymalny poziom mocy akustycznej L_{WA} w dB		
		od dnia wejścia w życie	po upływie 2 lat od wejścia w życie	po upływie 4 lat od wejścia w życie
C1	$250 \leq m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$

gdzie „lg” oznacza logarytm o podstawie 10.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2019/946**z dnia 12 marca 2019 r.****uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 515/2014 w odniesieniu do przydziału środków z budżetu ogólnego Unii na pokrycie kosztów związanych ze stworzeniem europejskiego systemu informacji o podróży oraz zezwoleń na podróż**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 515/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. ustanawiające, w ramach Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, instrument na rzecz wsparcia finansowego w zakresie granic zewnętrznych i wiz oraz uchylające decyzję nr 574/2007/WE ⁽¹⁾, a w szczególności jego art. 15 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 515/2014 przeznaczona jest kwota 791 000 000 EUR na opracowanie systemów informatycznych wspierających zarządzanie przepływami migracyjnymi przez granice zewnętrzne, z zastrzeżeniem przyjęcia odpowiednich aktów ustawodawczych Unii.
- (2) Art. 15 rozporządzenia (UE) nr 515/2014 upoważnia Komisję do przyjęcia aktu delegowanego określającego podział kwoty, o której mowa w art. 5 ust. 5 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 515/2014, przeznaczonej na opracowanie systemów informatycznych, w przypadku gdy podział takiej kwoty nie został określony w odpowiednich aktach ustawodawczych Unii.
- (3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1240 ⁽²⁾ ustanowiło europejski system informacji o podróży oraz zezwoleń na podróż (ETIAS). ETIAS jest głównym komponentem systemów informatycznych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 515/2014.
- (4) W rozporządzeniu (UE) 2018/1240 nie określono ani całkowitej wielkości środków – które mają zostać uruchomione z puli środków finansowych w wysokości 791 000 000 EUR przewidzianej w rozporządzeniu (UE) nr 515/2014 na pokrycie kosztów związanych ze stworzeniem ETIAS – ani podziału według rodzajów kosztów i beneficjentów. W związku z tym konieczne jest określenie takiego przydziału oraz odpowiedniego podziału na poszczególnych beneficjentów za pośrednictwem aktu delegowanego Komisji, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 515/2014.
- (5) Rozporządzenie (UE) nr 515/2014 określa w art. 6 ust. 3a całkowitą kwotę 96,5 mln EUR, którą mają otrzymać państwa członkowskie na pokrycie kosztów związanych ze stworzeniem ETIAS.
- (6) Z kwoty przewidzianej w art. 5 ust. 5 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 515/2014 należy udostępnić łączny przydział w wysokości 209 904 000 EUR na pokrycie kosztów związanych ze stworzeniem systemu ETIAS, o którym mowa w art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240.
- (7) Z tego całkowitego przydziału należy przydzielić kwotę 100 873 000 EUR. Europejskiej Agencji ds. Zarządzania Operacyjnego Wielkoskalowymi Systemami Informatycznymi w Przestrzeni Wolności, Bezpieczeństwa i Sprawiedliwości ustanowionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1726 ⁽³⁾ (zwanej „eu-LISA”). Takie finansowanie powinno pokrywać, zgodnie z art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240, koszty poniesione przez agencję eu-LISA w związku ze stworzeniem systemu informacyjnego ETIAS, w szczególności stworzeniem systemu centralnego, jednolitego interfejsu krajowego w każdym państwie członkowskim, bezpiecznej infrastruktury łączności między systemem centralnym a jednolitymi interfejsami krajowymi, ogólnodostępnej strony internetowej i aplikacji mobilnej na urządzenia mobilne, usługi poczty elektronicznej, usługi bezpiecznego konta, bramy sieciowej dla przewoźników, usługi sieciowej i oprogramowania umożliwiającego centralnej jednostce ETIAS i jednostkom krajowym ETIAS rozpatrywanie wniosków.

⁽¹⁾ Dz.U. L 150 z 20.5.2014, s. 143.⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1240 z dnia 12 września 2018 r. ustanawiające europejski system informacji o podróży oraz zezwoleń na podróż (ETIAS) i zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1077/2011, (UE) nr 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 i (UE) 2017/2226 (Dz.U. L 236 z 19.9.2018, s. 1).⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1726 z dnia 14 listopada 2018 r. w sprawie Agencji Unii Europejskiej ds. Zarządzania Operacyjnego Wielkoskalowymi Systemami Informatycznymi w Przestrzeni Wolności, Bezpieczeństwa i Sprawiedliwości (eu-LISA), zmiany rozporządzenia (WE) nr 1987/2006 i decyzji Rady 2007/533/WSiSW oraz uchylenia rozporządzenia (UE) nr 1077/2011 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 99).

- (8) Z tego całkowitego przydziału należy przydzielić kwotę 12 531 000 EUR. Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej ustanowionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1624 ⁽¹⁾ (Frontex). Takie finansowanie powinno pokrywać, zgodnie z art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240, koszty poniesione przez Frontex w związku z utworzeniem jednostki centralnej ETIAS, w tym przygotowaniem przestrzeni biurowej, zakupem i instalacją sprzętu IT, który będzie wykorzystywany przez personel, oraz rekrutacją i szkoleniem pracowników jednostki centralnej.
- (9) Z tego całkowitego przydziału należy przydzielić łączną kwotę 96 500 000 EUR państwom członkowskim wdrażającym ETIAS. Takie finansowanie powinno pokrywać, zgodnie z art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240, koszty poniesione przez państwa członkowskie w związku z integracją istniejącej krajowej infrastruktury granicznej i połączeniem z jednolitym interfejsem krajowym, obsługą jednolitego interfejsu krajowego oraz stworzeniem krajowych jednostek ETIAS, w tym zakupem i instalacją sprzętu IT, który będzie wykorzystywany przez personel, oraz rekrutacją i szkoleniem pracowników. Ponieważ koszty tych działań są bardzo podobne w każdym państwie członkowskim, niezależnie od wielkości kraju, długości granic zewnętrznych, liczby przejść granicznych, liczby osób przekraczających granice itp., kwota ta powinna zostać przydzielona uczestniczącym państwom członkowskim w równych częściach.
- (10) Zważywszy, że rozporządzenie (UE) 2018/1240 powstało w oparciu o dorobek Schengen, zgodnie z art. 4 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej oraz do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dania postanowiła wdrożyć rozporządzenie (UE) 2018/1240 do swojego prawa krajowego ⁽²⁾. Dania jest zatem związana niniejszym rozporządzeniem na mocy prawa międzynarodowego.
- (11) Niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen, które zgodnie z decyzją Rady 2000/365/WE ⁽³⁾ nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Zjednoczone Królestwo nie uczestniczy zatem w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związane ani go nie stosuje.
- (12) Niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen, które zgodnie z decyzją Rady 2002/192/WE ⁽⁴⁾ nie mają zastosowania do Irlandii. Irlandia nie uczestniczy zatem w przyjęciu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związana ani go nie stosuje.
- (13) W odniesieniu do Islandii i Norwegii niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Umowy zawartej przez Radę Unii Europejskiej i Republikę Islandii oraz Królestwo Norwegii dotyczącej włączenia tych dwóch państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen ⁽⁵⁾, które wchodzi w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 pkt A decyzji Rady 1999/437/WE ⁽⁶⁾.
- (14) W odniesieniu do Szwajcarii niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Umowy zawartej między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen ⁽⁷⁾, które wchodzi w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 pkt A decyzji 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2008/146/WE ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1624 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie Europejskiej Straży Granicznej i Przybrzeżnej oraz zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 i uchylające rozporządzenie (WE) nr 863/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Rady (WE) nr 2007/2004 i decyzję Rady 2005/267/WE (Dz.U. L 251 z 16.9.2016, s. 1).

⁽²⁾ W dniu 21 grudnia 2018 r. Dania powiadomiła, zgodnie z art. 4 protokołu 22, o swojej decyzji w sprawie wdrożenia rozporządzenia (UE) 2018/1240 do swojego prawa krajowego.

⁽³⁾ Decyzja Rady 2000/365/WE z dnia 29 maja 2000 r. dotycząca wniosku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o zastosowaniu wobec niego niektórych przepisów dorobku Schengen (Dz.U. L 131 z 1.6.2000, s. 43).

⁽⁴⁾ Decyzja Rady 2002/192/WE z dnia 28 lutego 2002 r. dotycząca wniosku Irlandii o zastosowanie wobec niej niektórych przepisów dorobku Schengen (Dz.U. L 64 z 7.3.2002, s. 20).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 36.

⁽⁶⁾ Decyzja Rady 1999/437/WE z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie niektórych warunków stosowania Układu zawartego przez Radę Unii Europejskiej i Republikę Islandii oraz Królestwo Norwegii dotyczącego włączenia tych dwóch państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen (Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 31).

⁽⁷⁾ Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 52.

⁽⁸⁾ Decyzja Rady 2008/146/WE z dnia 28 stycznia 2008 r. w sprawie zawarcia w imieniu Wspólnoty Europejskiej Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia tego państwa we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen (Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 1).

- (15) W odniesieniu do Liechtensteinu niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Protokołu między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską, Konfederacją Szwajcarską i Księstwem Liechtensteinu o przystąpieniu Księstwa Liechtensteinu do Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen ⁽¹⁾, które wchodzi w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 pkt A decyzji 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2011/350/UE ⁽²⁾.
- (16) Niniejsze rozporządzenie stanowi akt oparty na dorobku Schengen lub w inny sposób z nim związany odpowiednio w rozumieniu art. 3 ust. 1 Aktu przystąpienia z 2003 r., art. 4 ust. 1 Aktu przystąpienia z 2005 r. oraz art. 4 ust. 1 Aktu przystąpienia z 2011 r.
- (17) Ze względu na fakt, iż konieczne jest jak najszybsze rozpoczęcie praktycznego wdrażania rozporządzenia (UE) 2018/1240, tak aby ETIAS stał się, zgodnie z planem, w pełni operacyjny trzy lata po wejściu w życie tego rozporządzenia, oraz aby w związku z tym umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (18) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią ekspertów ze wszystkich państw członkowskich, z którymi się specjalnie w tym celu skonsultowano.
- (19) Należy zatem odpowiednio uzupełnić rozporządzenie (UE) nr 515/2014,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Na pokrycie kosztów, o których mowa w art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240, przeznacza się z ogólnego budżetu Unii całkowitą kwotę 209 904 000 EUR.
2. Kwotę, o której mowa w ust. 1, pobiera się z kwoty 791 000 000 EUR przeznaczonej na opracowanie systemów informatycznych, o której mowa w art. 5 ust. 5 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 515/2014.

Artykuł 2

1. Kwotę, o której mowa w art. 1 ust. 1, wykorzystuje się w następujący sposób:
 - a) kwotę 100 873 000 EUR przydziela się agencji eu-LISA na pokrycie kosztów poniesionych w związku ze stworzeniem systemu informacyjnego ETIAS, o których mowa w art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240;
 - b) kwotę 12 531 000 EUR przydziela się Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej na pokrycie kosztów poniesionych w związku ze stworzeniem jednostki centralnej ETIAS, o których mowa w art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240;
 - c) kwotę 96 500 000 EUR przydziela się państwom członkowskim na pokrycie kosztów poniesionych w związku z integracją istniejącej krajowej infrastruktury granicznej i połączeniem z jednolitym interfejsem krajowym, obsługą jednolitego interfejsu krajowego oraz stworzeniem krajowych jednostek ETIAS, o których mowa w art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1240.
2. Kwota, o której mowa w ust. 1 lit. c), zostaje przydzielona państwom członkowskim w równych częściach.

⁽¹⁾ Dz.U. L 160 z 18.6.2011, s. 21.

⁽²⁾ Decyzja Rady 2011/350/UE z dnia 7 marca 2011 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej Protokołu między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską, Konfederacją Szwajcarską i Księstwem Liechtensteinu w sprawie przystąpienia Księstwa Liechtensteinu do Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen, odnoszącego się do zniesienia kontroli na granicach wewnętrznych i do przemieszczania się osób (Dz.U. L 160 z 18.6.2011, s. 19).

Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 marca 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/947**z dnia 24 maja 2019 r.****w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 i (WE) nr 552/2004 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 57,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Bezzałogowe statki powietrzne, niezależnie od ich masy, mogą być eksploatowane w obrębie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej obok załogowych statków powietrznych, zarówno samolotów, jak i śmigłowców.
- (2) Podobnie jak w przypadku lotnictwa załogowego jednolite wdrażanie i przestrzeganie przepisów i procedur powinno mieć miejsce w przypadku operatorów, w tym pilotów, bezzałogowych statków powietrznych i bezzałogowych systemów powietrznych oraz operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych oraz bezzałogowych systemów powietrznych.
- (3) Ze względu na szczególne cechy operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych operacje te powinny być równie bezpieczne jak w lotnictwie załogowym.
- (4) Technologie w zakresie bezzałogowych statków powietrznych umożliwiają prowadzenie szerokiego zakresu możliwych operacji. Należy określić wymagania dotyczące zdolności do lotu, organizacji, osób zaangażowanych w eksploatację bezzałogowych systemów powietrznych oraz operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, aby zapewnić bezpieczeństwo osób znajdujących się na ziemi oraz innych użytkowników przestrzeni powietrznej w trakcie operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych.
- (5) Przepisy i procedury mające zastosowanie do operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych powinny być współmierne do charakteru i ryzyka danej operacji lub działalności oraz powinny być dostosowane do charakterystyki operacyjnej danego bezzałogowego statku powietrznego oraz do cech obszaru, na którym prowadzone są dane operacje, takich jak gęstość zaludnienia, charakterystyka terenu i obecność budynków.
- (6) Kryteria dotyczące poziomu ryzyka, jak również inne kryteria powinny stanowić podstawę ustanowienia trzech kategorii operacji: kategorii „otwartej”, „szczególnej” i „certyfikowanej”.
- (7) Do operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych powinny mieć zastosowanie proporcjonalne wymogi dotyczące ograniczania ryzyka stosownie do poziomu występującego ryzyka, charakterystyki operacyjnej danego bezzałogowego statku powietrznego oraz cech obszaru, na którym prowadzone są dane operacje.
- (8) W przypadku operacji w kategorii „otwartej”, które powinny obejmować operacje stwarzające najmniejsze ryzyko, nie należy wymagać, by wykonywano je z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, które podlegają standardowym procedurom zgodności z wymogami lotniczymi, lecz powinny być one wykonywane z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych należących do klas zdefiniowanych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/945 ⁽²⁾.
- (9) Operacje w kategorii „szczególnej” powinny obejmować inne rodzaje operacji, które wiążą się z większym ryzykiem i w przypadku których należy przeprowadzić wnikliwą ocenę ryzyka w celu wskazania wymogów, których spełnienie jest konieczne, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich (zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

- (10) System przewidujący składanie przez operatora oświadczenia powinien ułatwić egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w przypadku operacji niskiego ryzyka prowadzonych w kategorii „szczególnej”, dla których określono scenariusz standardowy obejmujący szczegółowe środki ograniczające ryzyko.
- (11) Operacje w kategorii „certyfikowanej” co do zasady powinny podlegać przepisom dotyczącym certyfikacji operatora i licencjonowaniu pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oprócz certyfikacji samego statku powietrznego na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945.
- (12) Certyfikat – obowiązkowy w przypadku kategorii „certyfikowanej” – wydawany przez właściwe organy w odniesieniu do eksploatacji bezzałogowego statku powietrznego, jak również dla personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych i organizacji zaangażowanych w tego rodzaju działalność, bądź dla statków powietrznych na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, może być również wymagany w przypadku kategorii „szczególnej”.
- (13) Należy ustanowić przepisy i procedury dotyczące znakowania i identyfikacji bezzałogowych statków powietrznych oraz rejestracji operatorów bezzałogowych statków powietrznych lub certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych.
- (14) Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych powinni podlegać rejestracji, w przypadku gdy eksploatują bezzałogowy statek powietrzny, który w przypadku uderzenia może przekazać człowiekowi energię kinetyczną o wartości powyżej 80 dżuli lub którego eksploatacja wiąże się z zagrożeniami dla prywatności, ochrony danych osobowych, bezpieczeństwa lub środowiska.
- (15) Z badań wynika, że bezzałogowe statki powietrzne o masie startowej wynoszącej 250 g lub więcej stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa, a zatem operatorów bezzałogowych systemów powietrznych eksploatujących tego rodzaju bezzałogowe statki powietrzne należy zobowiązać do tego, by się zarejestrowali, w sytuacji gdy wykonują operacje z użyciem tego rodzaju statku powietrznego w kategorii „otwartej”.
- (16) Mając na względzie zagrożenia dla prywatności i ochrony danych osobowych, operatorzy bezzałogowych statków powietrznych powinni podlegać rejestracji, jeżeli wykonują operacje z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który jest wyposażony w czujnik zdolny do gromadzenia danych osobowych. Nie powinno to jednak dotyczyć bezzałogowego statku powietrznego, który uznaje się za zabawkę w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE w sprawie bezpieczeństwa zabawek ⁽³⁾.
- (17) Informacje na temat rejestracji certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych oraz rejestracji operatorów bezzałogowych statków powietrznych, którzy podlegają wymogowi rejestracji, powinny być przechowywane w cyfrowych, zharmonizowanych, interoperacyjnych krajowych systemach rejestracji, umożliwiających właściwemu organom dostęp do tych informacji i ich wymianę. Przewidziane w niniejszym rozporządzeniu mechanizmy służące zapewnieniu interoperacyjności krajowych rejestrów powinny pozostawać bez uszczerbku dla przepisów mających zastosowanie do przyszłego repozytorium, o którym mowa w art. 74 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (18) Zgodnie z art. 56 ust. 8 rozporządzenia (UE) 2018/1139 niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych przepisów w celu objęcia eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych pewnymi warunkami ze względów niewchodzących w zakres stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139, w tym względów bezpieczeństwa publicznego lub ochrony prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii.
- (19) Krajowe systemy rejestracji powinny być zgodne z mającymi zastosowanie unijnymi i krajowymi przepisami dotyczącymi prywatności oraz przetwarzania danych osobowych, a informacje przechowywane w tych systemach rejestracji powinny być łatwo dostępne ⁽⁴⁾.
- (20) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych i piloci bezzałogowych statków powietrznych powinni zadbać o to, by w odpowiednim stopniu znali mające zastosowanie przepisy unijne i krajowe dotyczące planowanych operacji, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony oraz ochrony środowiska.
- (21) Niektóre obiekty i obszary, takie jak szpitale, miejsca zgromadzeń ludzi, instalacje i obiekty takie jak zakłady karne czy zakłady przemysłowe, siedziby władz rządowych najwyższego i wyższego szczebla, rezerваты przyrody bądź niektóre elementy infrastruktury transportowej mogą być szczególnie wrażliwe na niektóre lub wszystkie rodzaje operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych. Nie powinno to ograniczać możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych przepisów w celu objęcia eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych określonymi warunkami ze względów niewchodzących w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym względów ochrony środowiska, bezpieczeństwa publicznego lub ochrony prywatności i danych osobowych zgodnie z prawem Unii.

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie bezpieczeństwa zabawek (Dz.U. L 170 z 30.6.2009, s. 1).

⁽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).

- (22) Hałas i emisje, których źródłem są bezzałogowe statki powietrzne, należy ograniczyć w jak największym stopniu, z uwzględnieniem warunków eksploatacyjnych i różnych szczególnych cech poszczególnych państw członkowskich, takich jak gęstość zaludnienia, które powodują, że hałas i emisje stają się problematyczne. W celu ułatwienia społecznej akceptacji operacji prowadzonych z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945 przewidziano maksymalny poziom hałasu dla bezzałogowych statków powietrznych eksploatowanych w pobliżu osób w kategorii „otwartej”. W kategorii „szczególnej” przewidziano wymóg, zgodnie z którym operator zobowiązany jest opracować wytyczne dla swoich pilotów bezzałogowych statków powietrznych, tak aby wszystkie operacje były wykonywane w sposób minimalizujący uciążliwość dla ludzi i zwierząt.
- (23) Dotychczasowe certyfikaty krajowe należy dostosować do certyfikatów zgodnych z wymogami niniejszego rozporządzenia.
- (24) Aby zapewnić prawidłowe wdrożenie niniejszego rozporządzenia, należy przewidzieć odpowiednie środki przejściowe. W szczególności państwom członkowskim i zainteresowanym stronom należy zapewnić wystarczająco dużo czasu na dostosowanie swoich procedur do nowych ram regulacyjnych, zanim niniejsze rozporządzenie zacznie być stosowane.
- (25) Nowe ramy regulacyjne dotyczące operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych powinny pozostawać bez uszczerbku dla mających zastosowanie obowiązków w zakresie ochrony środowiska i przyrody wynikających z przepisów prawa krajowego lub prawa Unii.
- (26) Chociaż system zarządzania bezzałogowymi systemami powietrznymi *U-space*, obejmujący infrastrukturę, usługi i procedury gwarantujące bezpieczną eksploatację bezzałogowych systemów powietrznych, który wspiera integrację tych systemów z systemem lotnictwa, jest dopiero na etapie rozwoju, w niniejszym rozporządzeniu już teraz należy uwzględnić wymogi dotyczące wdrożenia trzech filarów systemu *U-space*, a mianowicie rejestracji, świadomości przestrzennej i zdalnej identyfikacji, które będą wymagać dalszego uzupełnienia.
- (27) Ponieważ modele statków powietrznych uznaje się za bezzałogowe systemy powietrzne i zważywszy na wysoki poziom bezpieczeństwa, jaki potwierdza dotychczasowa eksploatacja modeli statków powietrznych w klubach i stowarzyszeniach, należy zapewnić płynne przejście od różnych krajowych systemów do nowych unijnych ram regulacyjnych, tak aby kluby i stowarzyszenia modelarstwa lotniczego mogły nadal działać w taki sam sposób jak obecnie, uwzględniając także dotychczasowe najlepsze praktyki istniejące w państwach członkowskich.
- (28) Ponadto, zważywszy na wysoki poziom bezpieczeństwa osiągnięty przez statki powietrzne klasy C4, jak przewidziano w załączniku do niniejszego rozporządzenia, należy zezwolić prowadzenie operacji niskiego ryzyka z użyciem tego typu statków powietrznych w kategorii „otwartej”. Takie statki powietrzne, często wykorzystywane przez operatorów modeli statków powietrznych, są stosunkowo mniej złożone niż bezzałogowe statki powietrzne należące do innych klas, a zatem nie powinny podlegać nieproporcjonalnym wymogom technicznym.
- (29) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji bezzałogowych systemów powietrznych oraz dotyczące personelu, w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych, oraz organizacji zaangażowanych w operacje wykonywane z ich użyciem.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.

Stosuje się również poniższe definicje:

- 1) „bezzałogowy system powietrzny” oznacza bezzałogowy statek powietrzny i wyposażenie do zdalnego sterowania tym statkiem;
- 2) „operator bezzałogowego systemu powietrznego” oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden bezzałogowy system powietrzny;
- 3) „zgromadzenia osób” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się;

- 4) „strefa geograficzna dla bezzałogowych systemów powietrznych” oznacza część przestrzeni powietrznej wyznaczoną przez właściwy organ, która ułatwia, ogranicza lub wyklucza operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, aby wyeliminować zagrożenia związane z bezpieczeństwem, prywatnością, ochroną danych osobowych, ochroną lub środowiskiem wynikające z operacji z użyciem tych systemów;
- 5) „solidność” oznacza właściwość środków ograniczających ryzyko, która wynika z połączenia stopnia poprawy bezpieczeństwa dzięki zastosowaniu środków ograniczających ryzyko oraz poziomu pewności i integralności, że uzyskano poprawę bezpieczeństwa;
- 6) „scenariusz standardowy” oznacza rodzaj operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczególnej”, jak określono w dodatku 1 do załącznika, w przypadku której szczegółowy wykaz środków ograniczających ryzyko wskazano w tak sposób, że właściwemu organowi mogą wystarczyć oświadczenia, w których operatorzy deklarują, że będą stosować środki ograniczające ryzyko przy prowadzeniu tego rodzaju operacji;
- 7) „operacja w zasięgu widoczności wzrokowej” („VLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, w której pilot bezzałogowego statku powietrznego jest w stanie utrzymywać stały kontakt wzrokowy nieuzbrojonym okiem z bezzałogowym statkiem powietrznym, co umożliwia temu pilotowi kontrolowanie toru lotu wspomnianego statku względem innych statków powietrznych, osób i przeszkód w celu uniknięcia kolizji;
- 8) „operacja poza zasięgiem widoczności wzrokowej” („BVLOS”) oznacza rodzaj operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, która nie jest wykonywana w zasięgu widoczności wzrokowej;
- 9) „certyfikat operatora lekkich bezzałogowych systemów powietrznych” („certyfikat LUC”) oznacza certyfikat wydany operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego przez właściwy organ, jak określono w części C załącznika;
- 10) „klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego” oznacza organizację utworzoną zgodnie z prawem w państwie członkowskim w celu wykonywania lotów rekreacyjnych, lotów pokazowych, działalności sportowej lub przeprowadzania zawodów z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
- 11) „materiały niebezpieczne” oznaczają artykuły lub substancje, które w przypadku incydentu lub wypadku mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska, które to artykuły lub substancje bezzałogowy statek powietrzny przenosi jako obciążenie użytkowe, w tym w szczególności:
 - a) materiały wybuchowe (stwarzające zagrożenie wybuchem masowym, zagrożenie wybuchem lub rozrzutem, zagrożenie małym wybuchem, zagrożenie poważnym pożarem, środki strzałowe, skrajnie niewrażliwe materiały wybuchowe);
 - b) gazy (gaz łatwopalny, gaz niepalny, gaz trujący, tlen, gaz stanowiący zagrożenie po narażeniu inhalacyjnym);
 - c) ciecze łatwopalne (ciecze łatwopalne, substancje zapalne, olej napędowy, benzyna);
 - d) substancje stałe łatwopalne (substancje stałe łatwopalne, samozapalne substancje stałe, substancje niebezpieczne, gdy mokre);
 - e) środki utleniające i nadtlenki organiczne;
 - f) substancje toksyczne i zakaźne (trucizna, substancje stanowiące zagrożenie biologiczne);
 - g) substancje promieniotwórcze;
 - h) substancje żrące;
- 12) „obciążenie użytkowe” oznacza przyrządy, mechanizmy, wyposażenie, części, aparaturę, oprzyrządowanie lub akcesoria, w tym urządzenia komunikacyjne, zainstalowane na statku powietrznym lub przymocowane do statku powietrznego, które nie są używane ani przeznaczone do wykorzystania podczas eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim w locie i nie są częścią płatowca, silnika ani śmigła;
- 13) „jednoznaczna zdalna identyfikacja” oznacza system lokalnego rozpowszechniania informacji o eksploatowanym bezzałogowym statku powietrznym, w tym jego oznakowania, pozwalający uzyskać te informacje bez fizycznego dostępu do bezzałogowego statku powietrznego;
- 14) „tryb podążania za stacją bazową” oznacza tryb pracy bezzałogowego systemu powietrznego, w którym bezzałogowy statek powietrzny stale podąża za pilotem bezzałogowego statku powietrznego w uprzednio określonym promieniu;
- 15) „świadomość przestrzenna” oznacza funkcję wykrywania potencjalnych naruszeń ograniczeń przestrzeni powietrznej w oparciu o dane przekazane przez państwa członkowskie i ostrzegania o nich pilota bezzałogowego statku powietrznego, aby mógł niezwłocznie podjąć skuteczne działanie w celu zapobieżenia tym naruszeniom;
- 16) „bezzałogowy system powietrzny skonstruowany do użytku prywatnego” oznacza bezzałogowy system powietrzny zmontowany lub wyprodukowany na użytek własny konstruktora, z wyłączeniem bezzałogowych systemów powietrznych zmontowanych z zestawów części wprowadzonych do obrotu jako gotowy do montażu zestaw;
- 17) „operacja autonomiczna” oznacza operację, w trakcie której bezzałogowy statek powietrzny wykonuje operacje bez możliwości podjęcia interwencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 18) „osoby postronne” oznaczają osoby, które nie uczestniczą w wykonywaniu operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego lub które nie są świadome poleceń wydawanych przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego i zalecanych przez niego środków bezpieczeństwa;
- 19) „udostępnienie na rynku” oznacza dowolną formę dostarczenia produktu do celów dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, niezależnie od tego, czy odbywa się to odpłatnie czy nieodpłatnie;

- 20) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie produktu na rynku Unii po raz pierwszy;
- 21) „kontrolowany obszar naziemny” oznacza obszar naziemny, na którym eksploatuje się bezzałogowy system powietrzny i w którego granicach operator bezzałogowego systemu powietrznego jest w stanie zadbać o to, by znajdowały się na nim wyłącznie osoby zaangażowane w operację;
- 22) „maksymalna masa startowa” („MTOM”) oznacza maksymalną określoną przez producenta lub konstruktora masę bezzałogowego statku powietrznego, obejmującą obciążenie użytkowe i paliwo, przy której można eksploatować bezzałogowy statek powietrzny;
- 23) „bezzałogowy szybowiec” oznacza bezzałogowy statek powietrzny utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na jego stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika. Może być on wyposażony w silnik stosowany w sytuacjach wyjątkowych.

Artykuł 3

Kategorie operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego

Operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego wykonuje się w kategorii „otwartej”, „szczególnej” lub „certyfikowanej”, które określono odpowiednio w art. 4, 5 i 6, z zastrzeżeniem następujących warunków:

- a) operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „otwartej” nie wymagają uzyskania uprzedniego zezwolenia na operację ani złożenia przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego oświadczenia o operacji przed rozpoczęciem operacji;
- b) operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczególnej” wymagają uzyskania zezwolenia na operację wydanego przez właściwy organ na podstawie art. 12 lub uzyskania zezwolenia zgodnie z art. 16 bądź – w okolicznościach określonych w art. 5 ust. 5 – złożenia oświadczenia przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
- c) operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „certyfikowanej” wymagają certyfikacji bezzałogowego systemu powietrznego na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 i certyfikacji operatora oraz, w stosownych przypadkach, uzyskania licencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego.

Artykuł 4

Kategoria „otwarta” operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego

1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „otwartej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:
 - a) bezzałogowy system powietrzny należy do jednej z klas określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945 lub został skonstruowany do użytku prywatnego, lub spełnia warunki określone w art. 20;
 - b) bezzałogowy statek powietrzny ma maksymalną masę startową mniejszą niż 25 kg;
 - c) pilot bezzałogowego statku powietrznego zapewnia, aby bezzałogowy statek powietrzny utrzymywał bezpieczną odległość od osób oraz aby jego lot nie przebiegał nad zgromadzeniami osób;
 - d) pilot bezzałogowego statku powietrznego utrzymuje bezzałogowy statek powietrzny przez cały czas w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, z wyjątkiem przypadków, gdy lot wykonywany jest w trybie podążania za stacją bazową lub wykorzystywany jest obserwator bezzałogowego statku powietrznego, jak określono w części A załącznika;
 - e) podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny jest utrzymywany w odległości nie większej niż 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi, z wyjątkiem przypadków, gdy przelatuje on nad przeszkodą, jak określono w części A załącznika;
 - f) podczas lotu bezzałogowy statek powietrzny nie przewozi materiałów niebezpiecznych, ani nie zrzuca żadnych materiałów.
2. Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „otwartej” dzieli się na trzy podkategorie zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika.

Artykuł 5

Kategoria „szczególna” operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego

1. W przypadku gdy jeden z wymogów określonych w art. 4 lub w części A załącznika nie jest spełniony, operator bezzałogowego systemu powietrznego jest zobowiązany uzyskać zezwolenie na operację na podstawie art. 12 od właściwego organu w państwie członkowskim, w którym jest zarejestrowany.
2. Przed złożeniem wniosku do właściwego organu o zezwolenie na operację na podstawie art. 12 operator przeprowadza ocenę ryzyka zgodnie z art. 11 i przedkłada ją razem z wnioskiem, wraz z odpowiednimi środkami ograniczającymi ryzyko.
3. Zgodnie z sekcją UAS.SPEC.040 określoną w części B załącznika właściwy organ wydaje zezwolenie na operację, jeżeli uzna, że ryzyko operacyjne jest odpowiednio ograniczone zgodnie z art. 12.

4. Właściwy organ określa, czy zezwolenie na operację dotyczy:
 - a) zatwierdzenia pojedynczej operacji lub szeregu operacji określonych co do czasu lub miejsc(a). Zezwolenie na operację musi zawierać odnośny szczegółowy wykaz środków ograniczających ryzyko;
 - b) zatwierdzenia certyfikatu LUC zgodnie z częścią C załącznika.
5. W przypadku gdy operator bezzałogowego systemu powietrznego składa oświadczenie właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji zgodnie z sekcją UAS.SPEC.020 określoną w części B załącznika w odniesieniu do operacji zgodnej ze scenariuszem standardowym, jak określono w dodatku 1 do załącznika, operator bezzałogowego systemu powietrznego nie ma obowiązku uzyskania zezwolenia na operację zgodnie z ust. 1–4 niniejszego artykułu, a zastosowanie ma procedura określona w art. 12 ust. 5.
6. Zezwolenia na operację lub oświadczenia nie wymaga się w przypadku:
 - a) operatorów bezzałogowych systemów powietrznych posiadających certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z sekcją UAS.LUC.060 załącznika;
 - b) operacji wykonywanych w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego, które otrzymały zezwolenie zgodnie z art. 16.

Artykuł 6

Kategoria „certyfikowana” operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego

1. Operacje klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „certyfikowanej” wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:
 - a) bezzałogowy system powietrzny jest certyfikowany na podstawie art. 40 ust. 1 lit. a), b) i c) rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945; oraz
 - b) operację wykonuje się w którychkolwiek z następujących warunków:
 - (i) nad zgromadzeniami osób;
 - (ii) wiąże się ona z przewozem osób;
 - (iii) wiąże się ona z przewozem materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich.
2. Ponadto operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego klasyfikuje się jako operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „certyfikowanej”, jeżeli właściwy organ, w oparciu o ocenę ryzyka przewidzianą w art. 11, uzna, że ryzyka, jakie stwarza dana operacja, nie można odpowiednio ograniczyć bez objęcia bezzałogowego systemu powietrznego oraz operatora tego systemu certyfikacją oraz, w stosownych przypadkach, bez objęcia pilota bezzałogowego statku powietrznego obowiązkiem uzyskania licencji.

Artykuł 7

Przepisy i procedury dotyczące eksploatacji bezzałogowych systemów powietrznych

1. Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „otwartej” muszą przebiegać zgodnie z ograniczeniami operacyjnymi określonymi w części A załącznika.
2. Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczególnej” muszą przebiegać zgodnie z ograniczeniami operacyjnymi określonymi w zezwoleniu na operację, o którym mowa w art. 12, lub w zezwoleniu, o którym mowa w art. 16, bądź w scenariuszu standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika zgodnie z oświadczeniem operatora bezzałogowego systemu powietrznego.

Przepisów niniejszego ustępu nie stosuje się w przypadku, gdy operator bezzałogowego systemu powietrznego posiada certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami.

Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczególnej” podlegają mającym zastosowanie wymogom operacyjnym określonym w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

3. Operacje wykonywane z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „certyfikowanej” podlegają mającym zastosowanie wymogom operacyjnym określonym w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 oraz w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽⁶⁾ i (UE) nr 1332/2011 ⁽⁷⁾.

Artykuł 8

Przepisy i procedury dotyczące kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych

1. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „otwartej” muszą spełniać wymogi dotyczące kompetencji określone w części A załącznika.
2. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „szczegółnej” muszą spełniać wymogi dotyczące kompetencji określone przez właściwy organ w zezwoleniu na operację lub w scenariuszu standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika bądź określone w certyfikacie LUC oraz muszą posiadać co najmniej następujące kompetencje:
 - a) umiejętność stosowania procedur operacyjnych (procedury standardowe, wyjątkowe i awaryjne, planowanie lotu, przeglądy przed rozpoczęciem i po zakończeniu lotu);
 - b) umiejętność zarządzania komunikacją lotniczą;
 - c) zarządzanie ścieżką i automatyzacją lotu bezzałogowego statku powietrznego;
 - d) kierowanie grupą, praca zespołowa i samodzielną;
 - e) rozwiązywanie problemów i podejmowanie decyzji;
 - f) orientacja sytuacyjna;
 - g) zarządzanie pracą;
 - h) koordynacja lub delegowanie zadań, stosownie do przypadku.
3. Piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego muszą spełniać minimalne wymogi dotyczące kompetencji określone w zezwoleniu udzielonym zgodnie z art. 16.

Artykuł 9

Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego

1. Minimalny wiek pilota bezzałogowego statku powietrznego wykonującego operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „otwartej” i „szczegółnej” wynosi 16 lat.
2. Wymóg minimalnego wieku nie obowiązuje w stosunku do pilotów bezzałogowych statków powietrznych:
 - a) w przypadku gdy wykonują oni operacje w podkategorii A1 określonej w części A załącznika do niniejszego rozporządzenia z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego klasy C0 określonej w części 1 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, który jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE;
 - b) w przypadku bezzałogowych systemów powietrznych skonstruowanych do użytku prywatnego o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 250 g;
 - c) w przypadku gdy wykonują oni operacje pod bezpośrednim nadzorem pilota bezzałogowego statku powietrznego spełniającego wymogi ust. 1 i art. 8.
3. Państwa członkowskie mogą – stosując podejście oparte na analizie ryzyka – obniżyć minimalny wiek z uwzględnieniem szczególnego ryzyka związanego z operacjami na ich terytorium:
 - a) w odniesieniu do pilotów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „otwartej” – o maksymalnie 4 lata;
 - b) w odniesieniu do pilotów bezzałogowych statków powietrznych w kategorii „szczegółnej” – o maksymalnie 2 lata.
4. W przypadku gdy państwo członkowskie obniża minimalny wiek pilotów bezzałogowych statków powietrznych, piloci ci mogą wykonywać operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych wyłącznie na terytorium tego państwa członkowskiego.
5. Państwa członkowskie mogą określić w zezwoleniu wydanym zgodnie z art. 16 inny minimalny wiek dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (Dz. U. L 336 z 20.12.2011, s. 20).

Artykuł 10

Przepisy i procedury dotyczące zdolności do lotu bezzałogowych systemów powietrznych

Bezzałogowe systemy powietrzne – z wyjątkiem bezzałogowych systemów powietrznych skonstruowanych do użytku prywatnego lub używanych w operacjach, o których mowa w art. 16, lub spełniających warunki określone w art. 20 – używane w operacjach określonych w niniejszym rozporządzeniu muszą być zgodne z wymogami technicznymi oraz przepisami i procedurami dotyczącymi zdolności do lotu określonymi w aktach delegowanych przyjętych na podstawie art. 58 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 11

Przepisy dotyczące przeprowadzania oceny ryzyka operacyjnego

1. W ocenie ryzyka operacyjnego:
 - a) opisuje się charakter operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) proponuje się odpowiednie cele w zakresie bezpieczeństwa operacji;
 - c) wskazuje się związane z operacją ryzyko na ziemi i w powietrzu, przy czym uwzględnienia się wszystkie poniższe aspekty:
 - (i) stopień, w jakim dana działalność mogłaby zagrażać osobom trzecim lub mieniu na ziemi;
 - (ii) złożoność, osiągi i cechy eksploatacyjne bezzałogowego statku powietrznego, którego to dotyczy;
 - (iii) cel lotu, rodzaj bezzałogowego systemu powietrznego, prawdopodobieństwo kolizji z innymi statkami powietrznymi i klasa wykorzystywanej przestrzeni powietrznej;
 - (iv) rodzaj, skala i złożoność operacji lub działania z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, w tym, w stosownych przypadkach, natężenie i rodzaj ruchu obsługiwanego przez odpowiedzialną organizację lub osobę;
 - (v) zakres, w jakim osoby narażone na ryzyko związane z daną operacją z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego są w stanie ocenić to ryzyko i je kontrolować;
 - d) wskazuje się szereg możliwych środków ograniczających ryzyko;
 - e) określa się wymagany poziom solidności wybranych środków ograniczających ryzyko, tak aby operację można było wykonywać w bezpieczny sposób.
2. Opis operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego musi zawierać przynajmniej następujące elementy:
 - a) charakter wykonywanej działalności;
 - b) środowisko operacyjne i obszar geograficzny planowanej operacji, w szczególności gęstość zaludnienia terenu, nad którym wykonywany ma być lot, warunki orograficzne, rodzaje przestrzeni powietrznej, pojemność przestrzeni powietrznej, w której wykonywana będzie operacja, oraz wskazanie pojemności przestrzeni powietrznej, którą zachowano jako niezbędny bufor ryzyka, w tym wymogi operacyjne dotyczące stref geograficznych;
 - c) złożoność operacji, w szczególności wskazanie planowania i wykonania, kompetencji, doświadczenia i składu personelu oraz wymaganych środków technicznych, które zaplanowano na potrzeby wykonania operacji;
 - d) cechy techniczne bezzałogowego systemu powietrznego, w tym jego osiągi w świetle warunków planowanej operacji i, w stosownych przypadkach, jego numer rejestracyjny;
 - e) kompetencje personelu w zakresie wykonywania operacji, w tym skład personelu, jego rola, zakres odpowiedzialności, szkolenie i doświadczenie zdobyte w ostatnim czasie.
3. W ocenie proponuje się docelowy założony poziom bezpieczeństwa, który musi być równoważny poziomowi bezpieczeństwa w lotnictwie załogowym, mając na względzie szczególne cechy operacji wykonywanych z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych.
4. Wskazania ryzyka obejmuje określenie wszystkich poniższych elementów:
 - a) ryzyko na ziemi związane z operacją, którego to ryzyka nie ograniczono, z uwzględnieniem rodzaju operacji i warunków, w jakich odbywa się operacja, w tym co najmniej następujących kryteriów:
 - (i) VLOS lub BVLOS;
 - (ii) gęstość zaludnienia obszarów, nad którymi wykonywany ma być lot;
 - (iii) przelot nad zgromadzeniami osób;
 - (iv) charakterystyka bezzałogowego statku powietrznego pod względem wymiarów;

- b) ryzyko w powietrzu związane z operacją, którego to ryzyka nie ograniczono, z uwzględnieniem wszystkich poniższych elementów:
- (i) dokładna pojemność przestrzeni powietrznej, w której odbędzie się operacja, powiększona o pojemność przestrzeni powietrznej wymaganej na potrzeby procedur awaryjnych;
 - (ii) klasa przestrzeni powietrznej;
 - (iii) wpływ na inny ruch lotniczy i zarządzanie ruchem lotniczym oraz w szczególności:
 - wysokość, na jakiej ma być wykonywana operacja,
 - przestrzeń powietrzna kontrolowana a niekontrolowana,
 - teren lotniska a teren poza lotniskiem,
 - przestrzeń powietrzna nad obszarami miejskimi a przestrzeń powietrzna nad obszarami wiejskimi,
 - separacja od pozostałego ruchu.
5. Przy wskazywaniu możliwych środków ograniczających ryzyko koniecznych do osiągnięcia założonego poziomu bezpieczeństwa uwzględnia się następujące rozwiązania:
- a) środki ograniczające ryzyko dla osób na ziemi;
 - b) strategiczne ograniczenia operacyjne, jakim podlega operacja z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, a w szczególności:
 - (i) ograniczenie zasięgu obszaru geograficznego, na jakim odbywa się operacja;
 - (ii) ograniczenie długości lub rozkładu przedziału czasowego, w którym odbywa się operacja;
 - c) strategiczne środki ograniczające ryzyko w oparciu o wspólne przepisy regulujące wykonywanie lotów bądź wspólną strukturę przestrzeni powietrznej lub wspólne służby w zakresie przestrzeni powietrznej;
 - d) zdolność do radzenia sobie z możliwymi niekorzystnymi warunkami operacyjnymi;
 - e) czynniki organizacyjne, takie jak procedury operacyjne i procedury konserwacji opracowane przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego oraz procedury konserwacji zgodne z instrukcją użytkownika udostępnioną przez producenta;
 - f) poziom kompetencji i wiedzy fachowej personelu zaangażowanego w zapewnienie bezpieczeństwa lotu;
 - g) ryzyko błędu ludzkiego przy stosowaniu procedur operacyjnych;
 - h) cechy konstrukcyjne i osiągi bezzałogowego systemu powietrznego, w szczególności:
 - (i) dostępność środków ograniczających ryzyko kolizji;
 - (ii) dostępność systemów ograniczających energię przy uderzeniu lub łamliwość bezzałogowego statku powietrznego;
 - (iii) konstrukcja bezzałogowego systemu powietrznego zgodna z uznanymi normami oraz konstrukcja minimalizująca skutki ewentualnej awarii.
6. Solidność proponowanych środków ograniczających ryzyko ocenia się, aby ustalić, czy są one współmierne do celów w zakresie bezpieczeństwa oraz ryzyka, jakie stwarza planowana operacja, w szczególności, aby zapewnić bezpieczeństwo każdego etapu operacji.

Artykuł 12

Udzielanie zezwoleń na operacje w kategorii „szczegółnej”

1. Właściwy organ weryfikuje ocenę ryzyka oraz solidność środków ograniczających ryzyko, które operator bezzałogowego systemu powietrznego proponuje celem zapewnienia bezpieczeństwa operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w każdej fazie lotu.
2. Właściwy organ udziela zezwolenia na operację, jeżeli w wyniku weryfikacji stwierdzi, że:
 - a) cele w zakresie bezpieczeństwa operacji uwzględniają ryzyko związane z daną operacją;
 - b) środki ograniczające ryzyko dotyczące warunków operacyjnych, w jakich wykonywane mają być operacje, kompetencje personelu zaangażowanego w operację oraz cechy techniczne bezzałogowego statku powietrznego, traktowane łącznie, są odpowiednie i wystarczająco solidne, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji w świetle zidentyfikowanego ryzyka na ziemi i w powietrzu;
 - c) operator bezzałogowego systemu powietrznego złożył oświadczenie potwierdzające, że planowana operacja jest zgodna z wszelkimi mającymi zastosowanie przepisami unijnymi i krajowymi, które jej dotyczą, w szczególności w odniesieniu do prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, ochrony oraz ochrony środowiska.
3. W przypadku gdy operacja nie zostanie uznana za wystarczająco bezpieczną, właściwy organ informuje o tym wnioskodawcę, podając powody odmowy wydania zezwolenia na operację.

4. W zezwoleniu na operację udzielonym przez właściwy organ wskazuje się:
 - a) zakres zezwolenia;
 - b) szczególne warunki, które mają zastosowanie do:
 - (i) operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego oraz ograniczeń operacyjnych;
 - (ii) wymaganych kompetencji operatora bezzałogowego systemu powietrznego oraz, w stosownych przypadkach, pilotów bezzałogowych statków powietrznych;
 - (iii) cech technicznych bezzałogowego systemu powietrznego, w tym, w stosownych przypadkach, certyfikacji tego systemu;
 - c) następujące informacje:
 - (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego oraz cechy techniczne bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (ii) odniesienie do oceny ryzyka operacyjnego sporządzonej przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - (iii) ograniczenia operacyjne i warunki dotyczące operacji;
 - (iv) środki ograniczające ryzyko, które operator bezzałogowego systemu powietrznego musi stosować;
 - (v) lokalizacja(-e), w której (których) zezwolono na wykonanie operacji, oraz wszelkie inne lokalizacje w państwach członkowskich zgodnie z art. 13;
 - (vi) wszystkie dokumenty i zapisy istotne dla rodzaju operacji oraz rodzaju zdarzeń, które podlegają zgłoszeniu, obok dokumentów i zapisów, które określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽⁸⁾.
5. Po otrzymaniu oświadczenia, o którym mowa w art. 5 ust. 5, właściwy organ:
 - a) weryfikuje, czy zawiera ono wszystkie elementy określone w pkt 2 sekcji UAS.SPEC.020 załącznika;
 - b) w przypadku pomyślnej weryfikacji bez zbędnej zwłoki przekazuje operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności, aby umożliwić mu rozpoczęcie operacji.

Artykuł 13

Operacje transgraniczne lub operacje poza granicami państwa rejestracji

1. W przypadku gdy operator bezzałogowego systemu powietrznego zamierza wykonywać operację w kategorii „szczególniej”, na którą udzielono już zezwolenia zgodnie z art. 12 i która – zgodnie z planem – ma odbywać się częściowo lub całkowicie w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie rejestracji, operator bezzałogowego systemu powietrznego przedkłada właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, wniosek zawierający następujące informacje:
 - a) kopię zezwolenia na operację udzielonego operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 12; oraz
 - b) lokalizację(-e) planowanej operacji, w tym zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, o ile są konieczne do ograniczenia ryzyka zidentyfikowanego na podstawie art. 11 ust. 2 lit. b), które jest specyficzne dla przestrzeni powietrznej, terenu i charakteru populacji oraz warunków klimatycznych w danej lokalizacji.
2. Po otrzymaniu wniosku określonego w ust. 1 właściwy organ państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, rozpatruje go bez zbędnej zwłoki i przekazuje właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji oraz operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego potwierdzenie, że zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, o których mowa w ust. 1 lit. b), są zadowalające w odniesieniu do operacji w planowanej lokalizacji. Po otrzymaniu potwierdzenia operator bezzałogowego systemu powietrznego może rozpocząć planowaną operację, a państwo członkowskie rejestracji odnotowuje zaktualizowane środki ograniczające ryzyko, które operator bezzałogowego systemu powietrznego musi stosować, w zezwoleniu na operację wydanym zgodnie z art. 12.
3. W przypadku gdy operator bezzałogowego systemu powietrznego zamierza wykonywać operację w kategorii „szczególniej”, w odniesieniu do której złożono już oświadczenie zgodnie z art. 5 ust. 5 i która – zgodnie z planem – ma odbywać się częściowo lub całkowicie w przestrzeni powietrznej państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie rejestracji, operator bezzałogowego systemu powietrznego przedkłada właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym planowana operacja ma mieć miejsce, kopię oświadczenia złożonego w państwie członkowskim rejestracji, jak również kopię potwierdzenia odbioru i kompletności.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

Artykuł 14

Rejestracja operatorów bezzałogowych systemów powietrznych oraz certyfikowanych bezzałogowych systemów powietrznych

1. Państwa członkowskie tworzą i utrzymują systemy dokładnej rejestracji bezzałogowych systemów powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności oraz ochrony danych osobowych lub środowiska.
2. Systemy rejestracji operatorów bezzałogowych systemów powietrznych muszą udostępniać pola przeznaczone do wprowadzania i wymiany następujących informacji:
 - a) imię i nazwisko oraz data urodzenia w przypadku osób fizycznych oraz nazwa i numer identyfikacyjny w przypadku osób prawnych;
 - b) adres operatorów bezzałogowych systemów powietrznych;
 - c) ich adres e-mail i numer telefonu;
 - d) numer polisy ubezpieczeniowej dla bezzałogowego systemu powietrznego, jeżeli wymaga jej prawo Unii lub prawo krajowe;
 - e) potwierdzenie przez osoby prawne następującego oświadczenia: „Wszyscy członkowie personelu bezpośrednio zaangażowani w operacje mają kompetencje konieczne, aby wykonywać swoje zadania, a bezzałogowy system powietrzny będzie obsługiwany wyłącznie przez pilotów bezzałogowych statków powietrznych posiadających odpowiedni poziom kompetencji”;
 - f) posiadane zezwolenia na operację oraz certyfikaty LUC oraz oświadczenia, w odniesieniu do których przekazano potwierdzenie zgodnie z art. 12 ust. 5 lit. b).
3. Systemy rejestracji bezzałogowych statków powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, muszą zapewniać pola przeznaczone do wprowadzania i wymiany następujących informacji:
 - a) nazwa producenta;
 - b) oznaczenie bezzałogowego statku powietrznego nadane przez producenta;
 - c) numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego;
 - d) imię i nazwisko, adres, adres e-mail oraz numer telefonu osoby fizycznej lub prawnej, w której imieniu zarejestrowano bezzałogowy statek powietrzny.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby systemy rejestracji były cyfrowe i interoperacyjne oraz umożliwiały wzajemny dostęp i wymianę informacji za pośrednictwem repozytorium, o którym mowa w art. 74 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
5. Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych rejestrują się:
 - a) jeżeli wykonują operacje w kategorii „otwartej” z użyciem któregośkolwiek z następujących bezzałogowych statków powietrznych:
 - (i) które mają MTOM wynoszącą 250 g lub więcej lub które w przypadku uderzenia mogą przekazać człowiekowi energię kinetyczną o wartości powyżej 80 dżuli;
 - (ii) które wyposażono w czujnik zdolny do zbierania danych osobowych, chyba że dany statek powietrzny spełnia wymogi dyrektywy 2009/48/WE;
 - b) jeżeli wykonują operacje w kategorii „szczegółnej” z użyciem bezzałogowego statku powietrznego bez względu na jego masę.
6. Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych rejestrują się w państwie członkowskim, w którym mają miejsce zamieszkania (w przypadku osób fizycznych) lub w którym mają główne miejsce prowadzenia działalności (w przypadku osób prawnych), oraz zapewniają dokładność swoich informacji rejestracyjnych. Operator bezzałogowego systemu powietrznego nie może być jednocześnie zarejestrowany w więcej niż jednym państwie członkowskim.

Państwa członkowskie nadają operatorom bezzałogowych systemów powietrznych oraz bezzałogowym systemom powietrznym, które wymagają rejestracji, niepowtarzalny cyfrowy numer rejestracyjny umożliwiający ich indywidualną identyfikację.

Numer rejestracyjny operatorów bezzałogowych systemów powietrznych formułuje się na podstawie norm, które wspierają interoperacyjność systemów rejestracji.
7. Właściciel bezzałogowego statku powietrznego, którego konstrukcja podlega certyfikacji, dokonuje rejestracji tego statku.

Przynależność państwową i znak rejestracyjny bezzałogowego statku powietrznego ustala się zgodnie z załącznikiem 7 ICAO. Bezzałogowy statek powietrzny nie może być jednocześnie zarejestrowany w więcej niż jednym państwie członkowskim.
8. Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych umieszczają swój numer rejestracyjny na każdym bezzałogowym statku powietrznym spełniającym warunki określone w ust. 5.

Artykuł 15**Warunki operacyjne dotyczące stref geograficznych dla bezzałogowych systemów powietrznych**

1. Określając strefy geograficzne dla bezzałogowych systemów powietrznych ze względów bezpieczeństwa, ochrony, prywatności lub względów środowiskowych, państwa członkowskie mogą:
 - a) zakazać niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, wymagać spełnienia szczególnych warunków w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych bądź wymagać uzyskania uprzedniego zezwolenia na operację w odniesieniu do niektórych lub wszystkich operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
 - b) objąć operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych określonymi normami środowiskowymi;
 - c) zezwolić na dostęp wyłącznie niektórym klasom bezzałogowych systemów powietrznych;
 - d) zezwolić na dostęp wyłącznie bezzałogowym systemom powietrznym wyposażonym w określone funkcje techniczne, w szczególności w systemy zdalnej identyfikacji lub systemy świadomości przestrzennej.
2. W oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwy organ państwa członkowskie mogą wyznaczyć strefy geograficzne, w których operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych zwolnione są z jednego wymogu lub większej liczby wymogów przewidzianych dla kategorii „otwartej”.
3. Jeżeli państwa członkowskie wyznaczają strefy geograficzne dla bezzałogowych systemów powietrznych na podstawie ust. 1 lub 2, do celów świadomości przestrzennej zapewniają, aby informacje na temat tych stref geograficznych, w tym okres ich obowiązywania, były podawane do wiadomości publicznej we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym.

Artykuł 16**Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego**

1. Na wniosek klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego właściwy organ może wydać zezwolenie na operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych wykonywane w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego.
2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się zgodnie z:
 - a) odpowiednimi przepisami krajowymi;
 - b) ustalonymi procedurami i strukturą organizacyjną klubu lub stowarzyszenia modelarstwa lotniczego oraz jego systemem zarządzania, które to procedury, struktura i system gwarantują, że:
 - (i) piloci bezzałogowych statków powietrznych wykonujący operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego są informowani o warunkach i ograniczeniach określonych w zezwoleniu wydanym przez właściwy organ;
 - (ii) pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego wspiera się w osiągnięciu minimalnego poziomu kompetencji wymaganych do obsługi bezzałogowego systemu powietrznego w bezpieczny sposób oraz zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w zezwoleniu;
 - (iii) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego podejmuje odpowiednie działania w przypadku uzyskania informacji, że pilot bezzałogowego statku powietrznego wykonujący operacje w ramach klubu lub stowarzyszenia nie spełnia warunków i nie przestrzega ograniczeń określonych w zezwoleniu oraz, w razie konieczności, informuje o tym właściwy organ;
 - (iv) klub lub stowarzyszenie modelarstwa lotniczego udostępnia, na wniosek właściwego organu, dokumentację wymaganą do celów nadzoru i monitorowania.
3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, określa warunki, na jakich operacje w ramach klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być wykonywane, i jest ograniczone do terytorium państwa członkowskiego, w którym je wydano.
4. Państwa członkowskie mogą umożliwić klubom i stowarzyszeniom modelarstwa lotniczego rejestrację ich członków w systemie rejestracji utworzonym zgodnie z art. 14 w ich imieniu. W innym przypadku członkowie klubów lub stowarzyszeń modelarstwa lotniczego rejestrują się zgodnie z art. 14.

Artykuł 17**Wyznaczanie właściwego organu**

1. Każde państwo członkowskie wyznacza co najmniej jeden podmiot jako organ właściwy do zadań, o których mowa w art. 18.

2. W przypadku gdy państwo członkowskie wyznacza więcej niż jeden podmiot jako właściwy organ, to państwo członkowskie:

- a) jasno określa obszary kompetencji każdego właściwego organu pod względem zakresu odpowiedzialności;
- b) ustanawia odpowiedni mechanizm koordynacji między tymi podmiotami, aby zapewnić skuteczny nadzór nad wszystkimi organizacjami i osobami objętymi niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 18

Zadania właściwego organu

Właściwy organ jest odpowiedzialny za:

- a) egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia;
- b) wydawanie, zawieszanie lub cofanie certyfikatów operatorów bezzałogowych systemów powietrznych oraz licencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych wykonujących operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „otwartej”;
- c) wydawanie pilotom bezzałogowych statków powietrznych dowodu zaliczenia przeprowadzanego *online* egzaminu z wiedzy teoretycznej zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020 i UAS.OPEN.040 załącznika oraz wydawanie, zmienianie, zawieszanie, ograniczanie lub cofanie certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z sekcją UAS.OPEN.030 załącznika;
- d) wydawanie, zmienianie, zawieszanie, ograniczanie lub cofanie zezwoleń na operację oraz certyfikatów LUC oraz weryfikowanie kompletności oświadczeń, które są wymagane do wykonywania operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „szczegółnej”;
- e) przechowywanie dokumentów, rejestrów i zgłoszeń dotyczących zezwoleń na operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, oświadczeń, certyfikatów kompetencji pilotów bezzałogowych statków powietrznych oraz certyfikatów LUC;
- f) udostępnianie – we wspólnym unikalnym formacie cyfrowym – informacji na temat stref geograficznych dla bezzałogowych systemów powietrznych wskazanych przez państwa członkowskie i wyznaczonych w granicach krajowej przestrzeni powietrznej danego państwa;
- g) wydawanie potwierdzenia odbioru i kompletności zgodnie z art. 12 ust. 5 lit. b) lub potwierdzenia zgodnie z art. 13 ust. 2;
- h) opracowywanie opartego na analizie ryzyka systemu nadzoru nad:
 - (i) operatorami bezzałogowych systemów powietrznych, którzy złożyli oświadczenie bądź posiadają zezwolenie na operację lub certyfikat LUC;
 - (ii) klubami i stowarzyszeniami modelarstwa lotniczego, które posiadają zezwolenie, o którym mowa w art. 16;
- i) w odniesieniu do operacji innych niż wykonywane w kategorii „otwartej” – ustanowienie planu audytu w oparciu o profil ryzyka, poziom zgodności z przepisami i wyniki pod względem bezpieczeństwa operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ;
- j) w odniesieniu do operacji innych niż wykonywane w kategorii „otwartej” – przeprowadzanie kontroli w stosunku do operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, którzy złożyli oświadczenie lub posiadają certyfikat wydany przez właściwy organ, kontrolowanie bezzałogowych systemów powietrznych oraz zapewnienie przestrzegania przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych i pilotów bezzałogowych statków powietrznych przepisów niniejszego rozporządzenia;
- k) wdrażanie systemu wykrywania i badania przypadków nieprzestrzegania przepisów przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych wykonujących operacje w kategorii „otwartej” lub „szczegółnej” oraz zdarzeń związanych z bezpieczeństwem zgłaszanych zgodnie z art. 19 ust. 2;
- l) przekazywanie operatorom bezzałogowych systemów powietrznych informacji i wytycznych, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
- m) utworzenie i utrzymywanie systemów rejestracji bezzałogowych systemów powietrznych, których konstrukcja podlega certyfikacji, oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, których operacje mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony, prywatności, ochrony danych osobowych lub środowiska.

Artykuł 19

Informacje na temat bezpieczeństwa

1. Właściwe organy państw członkowskich oraz organy nadzoru i kontroli rynku, o których mowa w art. 36 rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, współpracują w kwestiach bezpieczeństwa i ustanawiają procedury skutecznej wymiany informacji na temat bezpieczeństwa.
2. Każdy operator bezzałogowego systemu powietrznego zgłasza właściwemu organowi wszelkie zdarzenia związane z bezpieczeństwem oraz przekazuje informacje dotyczące swojego bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014.

3. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) oraz właściwe organy gromadzą, analizują i publikują informacje dotyczące bezpieczeństwa operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych na swoim terytorium zgodnie z art. 119 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia.

4. Po otrzymaniu którychkolwiek z informacji, o których mowa w ust. 1, 2 lub 3, agencja oraz właściwy organ stosują niezbędne środki, aby zaradzić wszelkim problemom związanym z bezpieczeństwem w oparciu o najlepsze dostępne dowody i analizy, z uwzględnieniem współzależności między poszczególnymi obszarami bezpieczeństwa lotniczego oraz między bezpieczeństwem lotniczym, cyberbezpieczeństwem oraz innymi technicznymi obszarami uregulowań w zakresie lotnictwa.

5. W przypadku gdy właściwy organ lub agencja zastosuje środki zgodnie z ust. 4, niezwłocznie powiadamia o tym wszystkie odpowiednie zainteresowane strony i organizacje, które muszą zastosować się do tych środków zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia.

Artykuł 20

Przepisy szczególne dotyczące użytkowania niektórych bezzałogowych systemów powietrznych w kategorii „otwartej”

Typy bezzałogowych systemów powietrznych w rozumieniu decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE⁽⁹⁾, które nie są zgodne z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2019/945 i których nie skonstruowano do użytku prywatnego, mogą być nadal eksploatowane na następujących warunkach, jeżeli wprowadzono je do obrotu przed dniem 1 lipca 2022 r.

- a) w podkategorii A1 zdefiniowanej w części A załącznika, pod warunkiem że bezzałogowy statek powietrzny ma maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 250 g wraz z obciążeniem użytkowym;
- b) w podkategorii A3 zdefiniowanej w części A załącznika, pod warunkiem że bezzałogowy statek powietrzny ma maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 25 kg wraz z paliwem i obciążeniem użytkowym.

Artykuł 21

Dostosowanie zezwoleń, oświadczeń i certyfikatów

1. Zezwolenia udzielone operatorom bezzałogowych systemów powietrznych, certyfikaty kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego i oświadczenia składane przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych lub równoważna dokumentacja, wydane na podstawie prawa krajowego, zachowują ważność do dnia 1 lipca 2021 r.

2. Do dnia 1 lipca 2021 r. państwa członkowskie dokonują konwersji – zgodnie z niniejszym rozporządzeniem – istniejących certyfikatów kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego oraz swoich zezwoleń dla operatorów bezzałogowych systemów powietrznych oraz oświadczeń złożonych przez tych operatorów bądź równoważnej dokumentacji, w tym wydanych do wspomnianej daty.

3. Nie naruszając przepisów art. 14, operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych wykonywane w ramach klubów i stowarzyszeń modelarstwa lotniczego mogą być kontynuowane zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i bez zezwolenia wydanego zgodnie z art. 16 do dnia 1 lipca 2022 r.

Artykuł 22

Przepisy przejściowe

Nie naruszając przepisów art. 20, użytkowanie w kategorii „otwartej” bezzałogowych systemów powietrznych, które nie spełniają wymogów określonych w częściach 1–5 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, dopuszcza się w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata, rozpoczynającym się rok po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem następujących warunków:

- a) bezzałogowy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 500 g jest eksploatowany w granicach wymogów operacyjnych określonych w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 1 w części A załącznika przez pilotów bezzałogowych statków powietrznych posiadających poziom kompetencji określony przez dane państwo członkowskie;
- b) bezzałogowy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 2 kg jest eksploatowany w taki sposób, że zachowywana jest minimalna odległość 50 metrów w poziomie od osób, a piloci bezzałogowych statków powietrznych posiadają poziom kompetencji co najmniej równorzędnym poziomowi określonemu w sekcji UAS.OPEN.030 pkt 2 w części A załącznika;
- c) bezzałogowy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej większej niż 2 kg i mniejszej niż 25 kg jest eksploatowany w granicach wymagań operacyjnych określonych w sekcji UAS.OPEN.040 pkt 1 i 2, a piloci bezzałogowych statków powietrznych posiadają poziom kompetencji co najmniej równorzędnym poziomowi określonemu w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b) w części A załącznika.

⁽⁹⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

Artykuł 23

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2020 r.

2. Art. 5 ust. 5 stosuje się od dnia, w którym dodatek 1 do załącznika zostanie zmieniony w celu uzupełnienia go o odpowiednie scenariusze standardowe. Państwa członkowskie mogą akceptować oświadczenia składane – zgodnie z art. 5 ust. 5 – przez operatorów bezzałogowych systemów powietrznych w oparciu o krajowe scenariusze standardowe, jeżeli scenariusze te spełniają wymogi określone w sekcji UAS.SPEC.020 załącznika, dopóki niniejsze rozporządzenie nie zostanie zmienione w celu uwzględnienia scenariusza standardowego w dodatku 1 do załącznika.

3. Art. 15 ust. 3 stosuje się od dnia 1 lipca 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 maja 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

**OPERACJE Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWYCH SYSTEMÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „OTWARTEJ”
I „SZCZEGÓLNEJ”**

CZĘŚĆ A

OPERACJE Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWYCH SYSTEMÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „OTWARTEJ”

UAS.OPEN.010 Przepisy ogólne

- 1) Kategoria „otwarta” operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych dzieli się na trzy podkategorie: A1, A2 i A3, w oparciu o ograniczenia operacyjne, wymogi, jakim podlegają piloci bezzałogowych statków powietrznych, oraz wymogi techniczne dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych.
- 2) W przypadku gdy operacja z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego wiąże się z lotem bezzałogowego statku powietrznego, który startuje z naturalnego wzniesienia terenu lub dokonuje przelotu nad terenem, na którym występują naturalne wzniesienia, bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w maksymalnej odległości 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni Ziemi. Pomiar odległości dostosowuje się odpowiednio do cech geograficznych terenu, takich jak równiny, wzgórza, góry.
- 3) W przypadku przelotu bezzałogowym statkiem powietrznym w odległości 50 metrów w poziomie od sztucznej przeszkody o wysokości przekraczającej 105 metrów maksymalną wysokość operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego można zwiększyć o maksymalnie 15 metrów powyżej wysokości przeszkody na wniosek podmiotu odpowiedzialnego za przeszkodę.
- 4) Na zasadzie odstępstwa od pkt 2 loty bezzałogowymi szybowcami o MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącej mniej niż 10 kg mogą być wykonywane w odległości przekraczającej 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni Ziemi, pod warunkiem że bezzałogowy szybowiec pozostaje w każdym momencie lotu na wysokości nie większej niż 120 metrów powyżej pilota bezzałogowego statku powietrznego.

UAS.OPEN.020 Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w podkategorii A1

Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w podkategorii A1 muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:

- 1) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 5 lit. d) – muszą być wykonywane w taki sposób, że pilot bezzałogowego statku powietrznego nie wykonuje lotu nad zgromadzeniami osób oraz zakłada, że w normalnych okolicznościach lot nie będzie przebiegał nad osobami postronnymi. W przypadku nieprzewidzianego przelotu nad osobami postronnymi pilot bezzałogowego statku powietrznego ogranicza w możliwie największym stopniu czas, przez jaki bezzałogowy statek powietrzny przelatuje nad tymi osobami;
- 2) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w pkt 5 lit. a), b) i c) – muszą być wykonywane w taki sposób, że pilot bezzałogowego statku powietrznego może wykonywać lot nad osobami postronnymi, ale nigdy nie może przelatywać nad zgromadzeniami osób;
- 3) na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1 lit. d) – muszą być wykonywane – w przypadku aktywacji trybu podążania za stacją bazową – w odległości maksymalnie 50 metrów od pilota bezzałogowego statku powietrznego;
- 4) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który:
 - a) zapoznał się z instrukcją użytkownika dostarczoną przez producenta bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych klasy C1, jak określono w części 2 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 – ukończył szkolenie *online*, a następnie zaliczył egzamin *online* z wiedzy teoretycznej przeprowadzany przez właściwy organ lub przez podmiot uznany przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji operatora bezzałogowego systemu powietrznego. Egzamin musi obejmować 40 pytań wielokrotnego wyboru dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - (i) bezpieczeństwo lotnicze;
 - (ii) ograniczenia korzystania z przestrzeni powietrznej;
 - (iii) regulacje lotnicze;
 - (iv) ograniczenia możliwości człowieka;
 - (v) procedury operacyjne;
 - (vi) ogólna wiedza na temat bezzałogowych systemów powietrznych;

- (vii) ochrona prywatności i danych;
 - (viii) ubezpieczenie;
 - (ix) bezpieczeństwo;
- 5) muszą być wykonywane przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego, który:
- a) ma MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącą mniej niż 250 g i maksymalną prędkość eksploatacyjną mniejszą niż 19 m/s w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego skonstruowanego do użytku prywatnego; lub
 - b) spełnia wymogi określone w art. 20 lit. a);
 - c) jest oznaczony jako klasa C0 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 1 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945; lub
 - d) jest oznaczony jako klasa C1 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 2 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej.

UAS.OPEN.030 Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w podkategorii A2

Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w podkategorii A2 muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:

- 1) muszą być wykonywane w taki sposób, że bezzałogowy statek powietrzny nie przelatuje nad osobami postronnymi, a operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych odbywają się w bezpiecznej odległości co najmniej 30 metrów w poziomie od tych osób. Pilot bezzałogowego statku powietrznego może zmniejszyć bezpieczną odległość w poziomie do minimum 5 metrów od osób postronnych, jeżeli obsługuje bezzałogowy statek powietrzny z uruchomioną funkcją trybu niskiej prędkości oraz po dokonaniu oceny sytuacji pod kątem:
 - a) warunków pogodowych;
 - b) osiągow bezzałogowego statku powietrznego;
 - c) segregacji obszaru, nad którym wykonywany jest lot;
- 2) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który zapoznał się z instrukcją użytkownika dostarczoną przez producenta bezzałogowego systemu powietrznego i posiada certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wydany przez właściwy organ lub podmiot uznany przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji operatora bezzałogowego systemu powietrznego. Warunkiem uzyskania certyfikatu jest spełnienie wszystkich następujących warunków we wskazanej kolejności:
 - a) ukończenie szkolenia *online* oraz zaliczenie egzaminu *online* z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b);
 - b) ukończenie praktycznego szkolenia w trybie samokształcenia w zakresie warunków operacyjnych dla podkategorii A3 określonych w sekcji UAS.OPEN.040 pkt 1 i 2;
 - c) złożenie oświadczenia o ukończeniu szkolenia praktycznego w trybie samokształcenia określonego w lit. b) oraz zaliczenie dodatkowego egzaminu z wiedzy teoretycznej przeprowadzanego przez właściwy organ lub przez podmiot uznany przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji operatora bezzałogowego systemu powietrznego. Egzamin musi obejmować co najmniej 30 pytań wielokrotnego wyboru mających na celu ocenę wiedzy pilota bezzałogowego statku powietrznego na temat technicznych i operacyjnych środków ograniczających ryzyko na ziemi, dotyczących, w odpowiednich proporcjach, następujących dziedzin:
 - (i) meteorologia;
 - (ii) osiągi bezzałogowego systemu powietrznego w locie;
 - (iii) techniczne i operacyjne środki ograniczające ryzyko na ziemi;
- 3) muszą być wykonywane z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, który jest oznaczony jako klasa C2 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 3 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej.

UAS.OPEN.040 Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w podkategorii A3

Operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w podkategorii A3 muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:

- 1) muszą być wykonywane na obszarze, na którym pilot bezzałogowego statku powietrznego może oczekiwać, że w normalnych okolicznościach przez cały czas trwania operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego operacja nie będzie stwarzać zagrożenia dla osób postronnych w granicach obszaru, nad którym wykonywany jest lot bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 2) muszą być wykonywane w bezpiecznej odległości co najmniej 150 metrów w poziomie od terenów mieszkaniowych, użytkowych, przemysłowych lub rekreacyjnych;
- 3) muszą być wykonywane przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, który ukończył szkolenie *online* oraz zaliczył przeprowadzony *online* egzamin z wiedzy teoretycznej, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b);
- 4) muszą być wykonywane przy użyciu bezzałogowego statku powietrznego, który:
 - a) ma MTOM (wraz z obciążeniem użytkowym) wynoszącą mniej niż 25 kg, w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego skonstruowanego do użytku prywatnego; lub
 - b) spełnia wymogi określone w art. 20 lit. b);
 - c) jest oznaczony jako klasa C2 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 3 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej; lub
 - d) jest oznaczony jako klasa C3 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 4 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945, i jest eksploatowany z aktywnymi i aktualizowanymi systemami jednoznacznej zdalnej identyfikacji i świadomości przestrzennej; lub
 - e) jest oznaczony jako klasa C4 i spełnia wymogi tej klasy, jak określono w części 5 załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Obowiązki operatora bezzałogowego systemu powietrznego

Operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:

- 1) opracowuje procedury operacyjne dostosowane do rodzaju operacji oraz związanego z nią ryzyka;
- 2) zapewnia, aby w ramach wszystkich operacji efektywnie wykorzystywano widmo radiowe oraz wspierano efektywne wykorzystanie widma radiowego w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń;
- 3) wyznacza pilota bezzałogowego statku powietrznego do każdej operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego;
- 4) zapewnia, aby piloci bezzałogowych statków powietrznych oraz wszyscy pozostali członkowie personelu wykonujący zadania wspierające daną operację znali instrukcję użytkownika dostarczoną przez producenta bezzałogowego systemu powietrznego oraz:
 - a) mieli odpowiednie kompetencje – w podkategorii, w ramach której mają być wykonywane planowane operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 lub UAS.OPEN.040 – do wykonywania swoich zadań lub w przypadku członków personelu innych niż pilot bezzałogowego statku powietrznego – ukończyli szkolenie w miejscu pracy opracowane przez operatora;
 - b) byli w pełni zaznajomieni z procedurami operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - c) uzyskali informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego dotyczące wszelkich stref geograficznych opublikowanych przez państwo członkowskie, w którym operacja ma mieć miejsce, zgodnie z art. 15;
- 5) w stosownych przypadkach aktualizuje informacje zawarte w systemie świadomości przestrzennej stosownie do planowanej lokalizacji operacji;
- 6) w przypadku operacji z użyciem bezzałogowego statku powietrznego należącego do jednej z klas określonych w częściach 1–5 rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 zapewnia, aby:
 - a) bezzałogowemu systemowi powietrznemu towarzyszyła odpowiednia deklaracja zgodności UE, w tym odniesienie do odpowiedniej klasy; oraz
 - b) na bezzałogowym statku powietrznym umieszczono znak identyfikacyjny odnośnej klasy;
- 7) zapewnia, w przypadku operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w podkategorii A2 lub A3, aby wszystkie zaangażowane osoby obecne na obszarze operacji poinformowano o ryzyku oraz by wyraziły one wyraźną zgodę na udział w danej operacji.

UAS.OPEN.060 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego

- 1) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego pilot bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) musi mieć odpowiednie kompetencje – w podkategorii, w ramach której mają być wykonywane planowane operacje z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z sekcjami UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 lub UAS.OPEN.040 – do wykonywania swoich zadań oraz musi posiadać przy sobie dowód potwierdzający posiadane kompetencje podczas wykonywania operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, z wyjątkiem przypadków gdy wykonuje on operacje z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 5 lit. a), b) lub c);
 - b) uzyskuje aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego dotyczące wszelkich stref geograficznych opublikowanych przez państwo członkowskie, w którym operacja ma mieć miejsce, zgodnie z art. 15;
 - c) obserwuje środowisko, w którym ma wykonywać operację, sprawdza obecność przeszkód, oraz – o ile nie wykonuje operacji w podkategorii A1 z użyciem bezzałogowego statku powietrznego, o którym mowa w sekcji UAS.OPEN.020 pkt 5 lit. a), b) lub c) – sprawdza obecność wszelkich osób postronnych;
 - d) zapewnia, aby bezzałogowy system powietrzny był w stanie gwarantującym bezpieczne wykonanie zaplanowanego lotu oraz, w stosownych przypadkach, sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji działa prawidłowo;
 - e) jeżeli bezzałogowy system powietrzny ma dodatkowe obciążenie użytkowe – weryfikuje, czy masa tego systemu nie przekracza MTOM określonej przez producenta bądź limitu MTOM dla klasy danego systemu.
- 2) Podczas lotu pilot bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) nie może wykonywać obowiązków pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w sytuacji, gdy nie jest zdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywanych leków, choroby lub z innych przyczyn;
 - b) utrzymuje bezzałogowy statek powietrzny w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS oraz prowadzi dokładny wizualny przegląd przestrzeni powietrznej otaczającej bezzałogowy statek powietrzny w celu uniknięcia wszelkiego ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi. Pilot bezzałogowego statku powietrznego przerywa lot, jeżeli operacja stwarza zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;
 - c) przestrzega ograniczeń operacyjnych w strefach geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
 - d) musi mieć możliwość utrzymania kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym, z wyjątkiem sytuacji gdy dochodzi do utraty połączenia lub w przypadku wykonywania operacji z użyciem bezzałogowego statku powietrznego w locie swobodnym;
 - e) eksploatuje bezzałogowy system powietrzny zgodnie z instrukcją użytkownika dostarczoną przez producenta, w tym zgodnie z wszelkimi mającymi zastosowanie ograniczeniami;
 - f) stosuje się do opracowanych przez operatora procedur, o ile są dostępne.
- 3) Podczas lotu piloci bezzałogowych statków powietrznych i operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych nie mogą przelatywać w pobliżu lub w granicach obszarów, na których trwają działania ratownicze, chyba że posiadają na to zezwolenie wydane przez odpowiedzialne służby ratownicze.
- 4) Do celów pkt 2 lit. b) piloci bezzałogowych statków powietrznych mogą być wspomagani przez obserwatora bezzałogowego statku powietrznego znajdującego się obok nich, który – poprzez obserwację wzrokową bezzałogowego statku powietrznego okiem nieuzbrojonym – pomaga pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpiecznie wykonywać lot. Między pilotem bezzałogowego statku powietrznego a obserwatorem bezzałogowego statku powietrznego musi być zapewniona jasna i skuteczna komunikacja.

UAS.OPEN.070 Okres obowiązywania i ważność kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzonych egzaminem *online* z wiedzy teoretycznej oraz certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego

- 1) Kompetencje pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzone egzaminem *online* z wiedzy teoretycznej wymagane na podstawie sekcji UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b) oraz sekcji UAS.OPEN.040 pkt 3 oraz certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego wymagany na podstawie UAS.OPEN.030 pkt 2 zachowują ważność przez pięć lat.
- 2) Odnowienie kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego potwierdzonych egzaminem *online* z wiedzy teoretycznej oraz certyfikatu kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego jest uzależnione od wykazania kompetencji zgodnie z sekcją UAS.OPEN.030 pkt 2 lub sekcją UAS.OPEN.020 pkt 4 lit. b).

CZĘŚĆ B

OPERACJE Z UŻYCIEM BEZZAŁOGOWYCH SYSTEMÓW POWIETRZNYCH W KATEGORII „SZCZEGÓLNEJ”

UAS.SPEC.010 Przepisy ogólne

Operator bezzałogowego systemu powietrznego przekazuje właściwemu organowi ocenę ryzyka operacyjnego w odniesieniu do planowanej operacji zgodnie z art. 11 bądź składa oświadczenie, w przypadku gdy zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020, chyba że operator posiada certyfikat operatora lekkiego bezzałogowego systemu powietrznego (certyfikat LUC) z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z częścią C niniejszego załącznika. Operator bezzałogowego systemu powietrznego regularnie ocenia adekwatność zastosowanych środków ograniczających ryzyko i aktualizuje je w razie potrzeby.

UAS.SPEC.020 Oświadczenie o operacji

- 1) Zgodnie z art. 5 operator bezzałogowego systemu powietrznego może – alternatywnie wobec spełnienia wymogów sekcji UAS.SPEC.30 i UAS.SPEC.40 – przedłożyć właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym operacja ma mieć miejsce, oświadczenie o zgodności operacji ze scenariuszem standardowym określonym w dodatku 1 do niniejszego załącznika w odniesieniu do operacji:
 - a) wykonywanych z użyciem bezzałogowych statków powietrznych:
 - (i) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;
 - (ii) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS, z wyjątkiem przelotów nad zgromadzeniami osób;
 - (iii) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 1 metr poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS nad obszarami słabo zaludnionymi;
 - (iv) o maksymalnym wymiarze typowym wynoszącym maksymalnie 3 metry poza zasięgiem widoczności wzrokowej BVLOS nad kontrolowanym obszarem naziemnym;
 - b) wykonywanych na wysokości mniejszej niż 120 metrów od powierzchni Ziemi oraz:
 - (i) w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej (klasa F lub G) lub
 - (ii) w kontrolowanej przestrzeni powietrznej po dokonaniu koordynacji i uzyskaniu zezwolenia na konkretny lot zgodnie z opublikowanymi procedurami dla obszaru operacji.
- 2) Oświadczenie operatorów bezzałogowych systemów powietrznych musi zawierać:
 - a) informacje administracyjne o operatorze bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) stwierdzenie, że operacja spełnia wymogi operacyjne określone w pkt 1 oraz jest zgodna ze scenariuszem standardowym określonym w dodatku 1 do załącznika;
 - c) zobowiązanie operatora bezzałogowego systemu powietrznego do przestrzegania odpowiednich środków ograniczających ryzyko wymaganych do zapewnienia bezpieczeństwa operacji, w tym powiązanych instrukcji prowadzenia operacji, instrukcji dotyczących konstrukcji bezzałogowego statku powietrznego oraz wymogów w zakresie kompetencji zaangażowanego personelu;
 - d) potwierdzenie złożone przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego, że każdy lot wykonywany w ramach oświadczenia będzie objęty odpowiednią ochroną ubezpieczeniową, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.
- 3) Po otrzymaniu oświadczenia właściwy organ weryfikuje, czy oświadczenie zawiera wszystkie elementy wymienione w pkt 2 i bez zbędnej zwłoki przekazuje operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego potwierdzenie odbioru i kompletności.
- 4) Po otrzymaniu potwierdzenia odbioru i kompletności operator bezzałogowego systemu powietrznego ma prawo rozpocząć operację.
- 5) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych bezzwłocznie powiadamiają właściwy organ o wszelkich zmianach informacji zawartych w złożonym przez nich oświadczeniu o operacji.
- 6) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych posiadający certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami, zgodnie z częścią C niniejszego załącznika, nie są zobowiązani do składania oświadczenia.

UAS.SPEC.030 Wniosek o zezwolenie na operację

- 1) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego w kategorii „szczególnej” operator bezzałogowego systemu powietrznego musi uzyskać zezwolenie na operację od właściwego organu krajowego państwa członkowskiego rejestracji, z wyjątkiem przypadków, gdy:
 - a) zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020; lub
 - b) operator bezzałogowego systemu powietrznego posiada certyfikat LUC z odpowiednimi uprawnieniami zgodnie z częścią C niniejszego załącznika.
- 2) Operator bezzałogowego systemu powietrznego składa wniosek o zaktualizowane zezwolenie na operację, jeżeli operacja lub środki ograniczające ryzyko wymienione w zezwoleniu na operację uległy znacznym zmianom.
- 3) Wniosek o zezwolenie na operację opiera się na ocenie ryzyka, o której mowa w art. 11, oraz zawiera ponadto następujące informacje:
 - a) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) imię i nazwisko kierownika odpowiedzialnego lub imię i nazwisko operatora bezzałogowego systemu powietrznego w przypadku osoby fizycznej;
 - c) ocenę ryzyka operacyjnego;
 - d) wykaz środków ograniczających ryzyko zaproponowanych przez operatora bezzałogowego systemu powietrznego zawierający na tyle szczegółowe informacje, aby właściwy organ mógł ocenić adekwatność wspomnianych środków pod kątem skuteczności ograniczania ryzyka;
 - e) instrukcję operacyjną, jeżeli jest wymagana ze względu na ryzyko i stopień złożoności operacji;
 - f) potwierdzenie, że w momencie rozpoczęcia operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego obowiązywać będzie odpowiednia ochrona ubezpieczeniowa, jeżeli wymaga tego prawo unijne lub krajowe.

UAS.SPEC.040 Wydawanie zezwolenia na operację

- 1) Po otrzymaniu wniosku zgodnie z sekcją UAS.SPEC.030 właściwy organ wydaje bez zbędnej zwłoki zezwolenie na operację zgodnie z art. 12, jeżeli uzna, że operacja spełnia następujące warunki:
 - a) przekazano wszystkie informacje zgodnie z sekcją UAS.SPEC.030 pkt 3;
 - b) wdrożono procedurę koordynacji z odpowiednią instytucją zapewniającą służby na potrzeby przestrzeni powietrznej, jeżeli cała operacja lub jej część ma być wykonywana w kontrolowanej przestrzeni powietrznej.
- 2) Właściwy organ określa w zezwoleniu na operację dokładny zakres zezwolenia zgodnie z art. 12.

UAS.SPEC.050 Obowiązki operatora bezzałogowego systemu powietrznego

- 1) Operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:
 - a) ustanawia procedury i ograniczenia dostosowane do rodzaju planowanej operacji oraz związanego z nią ryzyka, w tym:
 - (i) procedury operacyjne zapewniające bezpieczeństwo operacji;
 - (ii) procedury zapewniające przestrzeganie w ramach planowanej operacji wymogów w zakresie ochrony mających zastosowanie do obszaru operacji;
 - (iii) środki służące ochronie przed bezprawną ingerencją i nieuprawnionym dostępem;
 - (iv) procedury zapewniające, aby wszystkie operacje przebiegały zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych. W szczególności przeprowadza on ocenę skutków dla ochrony danych, jeżeli wymaga tego krajowy organ ds. ochrony danych w zastosowaniu art. 35 rozporządzenia (UE) 2016/679;
 - (v) wytyczne dla swoich pilotów bezzałogowych statków powietrznych, zgodnie z którymi operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych należy planować w taki sposób, aby zminimalizować uciążliwości, w tym hałas i uciążliwości związane z innymi emisjami, dla ludzi i zwierząt;
 - b) do każdej operacji wyznacza pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, w przypadku operacji autonomicznych, zapewnia, aby na wszystkich etapach operacji obowiązki i zadania, zwłaszcza te, które określono w sekcji UAS.SPEC.060 pkt 2 i 3, były odpowiednio rozdzielone zgodnie z procedurami ustanowionymi na podstawie lit. a) powyżej;

- c) zapewnia, aby w ramach wszystkich operacji efektywnie wykorzystywano widmo radiowe oraz wspierano efektywne wykorzystanie widma radiowego w celu uniknięcia szkodliwych zakłóceń;
- d) zapewnia, aby przed rozpoczęciem operacji piloci bezzałogowych statków powietrznych spełniali wszystkie następujące warunki:
 - (i) posiadali kompetencje do wykonywania swoich zadań stosownie do odpowiednich szkoleń, które wskazano w zezwoleniu na operację lub – jeżeli zastosowanie ma sekcja UAS.SPEC.020 – w warunkach lub ograniczeniach określonych w odpowiednim scenariuszu standardowym zawartym w dodatku 1 bądź określonych w certyfikacie LUC;
 - (ii) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych, które musi być szkoleniem kompetencyjnym i obejmować kompetencje określone w art. 8 ust. 2;
 - (iii) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych określone w zezwoleniu na operację, w przypadku operacji wymagających uzyskania tego zezwolenia, przy czym szkolenie to przeprowadza się we współpracy z podmiotem uznanym przez właściwy organ;
 - (iv) ukończyli szkolenie dla pilotów bezzałogowych statków powietrznych na potrzeby operacji wykonywanych na podstawie oświadczenia, które to szkolenie przeprowadza się stosownie do środków ograniczających ryzyko określonych w scenariuszu podstawowym;
 - (v) zostali poinformowani o instrukcji operacyjnej operatora bezzałogowego systemu powietrznego, jeżeli wymaga tego ocena ryzyka, i o procedurach ustanowionych zgodnie z lit. a);
 - (vi) uzyskali aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
- e) zapewnia, aby członkowie personelu, którym powierzono obowiązki istotne z punktu widzenia operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego, inni niż sam pilot bezzałogowego statku powietrznego, spełniali wszystkie następujące warunki:
 - (i) ukończyli szkolenie w miejscu pracy opracowane przez operatora;
 - (ii) zostali poinformowani o instrukcji operacyjnej operatora bezzałogowego systemu powietrznego, jeżeli wymaga tego ocena ryzyka, i o procedurach ustanowionych zgodnie z lit. a);
 - (iii) uzyskali aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
- f) wykonuje każdą operację z uwzględnieniem ograniczeń, warunków i środków ograniczających ryzyko określonych w oświadczeniu lub wskazanych w zezwoleniu na operację;
- g) prowadzi ewidencję informacji o operacjach z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych zgodnie z wymogami określonymi w oświadczeniu lub zezwoleniu na operację;
- h) używa bezzałogowych systemów powietrznych, które – jako minimum – zaprojektowano w taki sposób, że ewentualna awaria nie doprowadzi do sytuacji, w której bezzałogowy system powietrzny wyleci poza obszar operacji lub spowoduje ofiary śmiertelne. Ponadto interfejs człowiek-maszyna musi być zaprojektowany w taki sposób, aby minimalizować ryzyko błędu pilota, i nie może powodować nadmiernego zmęczenia;
- i) utrzymuje bezzałogowy system powietrzny w odpowiednim stanie gwarantującym bezpieczną eksploatację poprzez:
 - (i) jako minimum, określenie instrukcji konserwacji i zatrudnienie odpowiednio przeszkolonego i wykwalifikowanego personelu obsługi technicznej; oraz
 - (ii) zapewnienie, w razie potrzeby, zgodności z sekcją UAS.SPEC.100;
 - (iii) używanie bezzałogowego statku powietrznego, który zaprojektowano w taki sposób, aby zminimalizować hałas i inne emisje, z uwzględnieniem rodzaju planowanych operacji i obszarów geograficznych, na których hałas i inne emisje generowane przez statki powietrzne są problematyczne.

UAS.SPEC.060 Obowiązki pilota bezzałogowego statku powietrznego

1) Pilot bezzałogowego statku powietrznego:

- a) nie może wykonywać obowiązków pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w sytuacji, gdy nie jest zdolny do wykonywania swoich zadań z powodu urazu, zmęczenia, zażywanych leków, choroby lub z innych przyczyn;
- b) musi mieć odpowiednie kompetencje pilota bezzałogowego statku powietrznego określone w zezwoleniu na operację, w scenariuszu standardowym określonym w dodatku 1 lub w certyfikacie LUC oraz musi posiadać przy sobie dowód potwierdzający posiadane kompetencje podczas wykonywania operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego.

- 2) Przed rozpoczęciem operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego pilot bezzałogowego statku powietrznego spełnia wszystkie poniższe warunki:
 - a) uzyskuje aktualne informacje istotne z punktu widzenia planowanej operacji dotyczące wszelkich stref geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
 - b) zapewnia, by środowisko, w którym ma być wykonywana operacja, było zgodne z ograniczeniami i warunkami określonymi w zezwoleniu lub oświadczeniu;
 - c) zapewnia, aby bezzałogowy system powietrzny był w bezpiecznym stanie gwarantującym bezpieczne wykonanie zaplanowanego lotu oraz, w stosownych przypadkach, sprawdza, czy system jednoznacznej zdalnej identyfikacji działa prawidłowo;
 - d) zapewnia, aby informacje o operacji udostępniono odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS), innym użytkownikom przestrzeni powietrznej i odpowiednim zainteresowanym stronom zgodnie z wymogami zezwolenia na operację lub warunkami opublikowanymi przez państwo członkowskie w odniesieniu do strefy geograficznej operacji zgodnie z art. 15.
- 3) Podczas lotu pilot bezzałogowego statku powietrznego:
 - a) przestrzega ograniczeń i warunków określonych w zezwoleniu lub oświadczeniu;
 - b) unika ryzyka kolizji z załogowymi statkami powietrznymi oraz przerywa lot, jeżeli jego kontynuacja może stanowić zagrożenie dla innych statków powietrznych, ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia;
 - c) przestrzega ograniczeń operacyjnych w strefach geograficznych określonych zgodnie z art. 15;
 - d) stosuje się do procedur opracowanych przez operatora;
 - e) nie przelatuje w pobliżu lub w granicach obszarów, na których trwają działania ratownicze, chyba że posiada na to zezwolenie wydane przez odpowiedzialne służby ratownicze.

UAS.SPEC.070 Możliwość przenoszenia zezwolenia na operację

Zezwolenie na operację nie podlega przenoszeniu.

UAS.SPEC.080 Okres obowiązywania i ważność zezwolenia na operację

- 1) Właściwy organ określa okres obowiązywania zezwolenia na operację w samym zezwoleniu.
- 2) Niezależnie od pkt 1 zezwolenie na operację pozostaje ważne tak długo, jak operator bezzałogowego systemu powietrznego spełnia odpowiednie wymogi niniejszego rozporządzenia oraz warunki określone w zezwoleniu na operację.
- 3) Po cofnięciu lub rezygnacji z zezwolenia na operację operator bezzałogowego systemu powietrznego niezwłocznie przekazuje właściwemu organowi potwierdzenie tego faktu w formacie cyfrowym.

UAS.SPEC.090 Dostęp

Do celów wykazania zgodności z niniejszym rozporządzeniem operator bezzałogowego systemu powietrznego zapewnia każdej osobie należycie upoważnionej przez właściwy organ dostęp do wszelkich obiektów, bezzałogowych systemów powietrznych, dokumentów, ewidencji, danych, procedur oraz do wszelkich innych materiałów związanych z prowadzoną przez niego działalnością, która podlega obowiązkowi uzyskania zezwolenia na operację lub złożenia oświadczenia o operacji, bez względu na to, czy swoją działalność zlecił lub podzlecił innej organizacji.

UAS.SPEC.100 Użytkowanie certyfikowanego sprzętu i certyfikowanych bezzałogowych statków powietrznych

- 1) Jeżeli w ramach operacji z użyciem bezzałogowego systemu powietrznego wykorzystuje się bezzałogowy statek powietrzny, któremu wydano świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu, lub wykorzystuje się certyfikowany sprzęt, operator bezzałogowego systemu powietrznego ewidencjuje czas operacji lub pracy sprzętu zgodnie z instrukcjami i procedurami mającymi zastosowanie do certyfikowanego sprzętu bądź zgodnie z wydanym organizacji zatwierdzeniem lub zezwoleniem.
- 2) Operator bezzałogowego systemu powietrznego stosuje się do instrukcji, o których mowa w świadectwie bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikacie sprzętu, a także przestrzega wszelkich zarządzeń dotyczących zdatności do lotu lub zarządzeń operacyjnych wydanych przez Agencję.

CZĘŚĆ C

CERTYFIKAT OPERATORA LEKKIEGO BEZZAŁOGOWEGO SYSTEMU POWIETRZNEGO (CERTYFIKAT LUC)

UAS.LUC.010 Ogólne wymagania dotyczące certyfikatu LUC

- 1) Na podstawie przepisów niniejszej części o certyfikat LUC ubiegać się może osoba prawna.
- 2) Wniosek o certyfikat LUC lub o zmianę istniejącego certyfikatu LUC składa się do właściwego organu i zawiera się w nim następujące informacje:
 - a) opis systemu zarządzania operatora bezzałogowego systemu powietrznego, w tym jego struktury organizacyjnej i systemu zarządzania bezpieczeństwem;
 - b) imię i nazwisko (imiona i nazwiska) odpowiedzialnego członka (odpowiedzialnych członków) personelu operatora bezzałogowego systemu powietrznego, w tym osoby odpowiedzialnej za zatwierdzanie operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych;
 - c) oświadczenie, że całość dokumentacji przedłożonej właściwemu organowi została zweryfikowana przez wnioskodawcę i uznana za spełniającą odpowiednie wymagania.
- 3) W przypadku spełnienia wymogów niniejszej części posiadaczowi certyfikatu LUC można przyznać uprawnienia zgodnie z sekcją UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Obowiązki posiadacza certyfikatu LUC

Posiadacz certyfikatu LUC:

- 1) przestrzega wymogów sekcji UAS.SPEC.050 i UAS.SPEC.060;
- 2) stosuje się do zakresu i uprawnień określonych w warunkach zatwierdzenia;
- 3) ustanawia i utrzymuje system umożliwiający sprawowanie nadzoru operacyjnego nad wszystkimi operacjami wykonywanymi zgodnie z warunkami swojego certyfikatu LUC;
- 4) przeprowadza ocenę ryzyka operacyjnego związanego z planowaną operacją zgodnie z art. 11, chyba że wykonuje operację, w przypadku której wystarczające jest złożenie oświadczenia o operacji zgodnie z sekcją UAS.SPEC.020;
- 5) prowadzi akta dokumentujące następujące elementy w sposób, który zapewnia ich ochronę przed uszkodzeniem, modyfikacją lub kradzieżą, przez okres co najmniej trzech lat w przypadku operacji wykonywanych w oparciu o uprawnienia określone w sekcji UAS.LUC.060:
 - a) ocenę ryzyka operacyjnego, w przypadku gdy jest wymagana zgodnie z pkt 4, oraz dotyczącą jej dokumentację uzupełniającą;
 - b) zastosowane środki ograniczające ryzyko; oraz
 - c) kwalifikacje i doświadczenie personelu zaangażowanego w operacje z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych, monitorowanie zgodności z przepisami oraz zarządzanie bezpieczeństwem;
- 6) prowadzi akta personelu, o którym mowa w pkt 5 lit. c), tak długo, jak długo dana osoba zatrudniona jest w organizacji, i przechowuje je przez trzy lata od opuszczenia organizacji przez daną osobę.

UAS.LUC.030 System zarządzania bezpieczeństwem

- 1) Operator bezzałogowego systemu powietrznego, który ubiega się o certyfikat LUC, ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem wspólny do wielkości organizacji, charakteru i złożoności jego działalności, uwzględniający zagrożenia i odnośne ryzyko związane z tą działalnością.
- 2) Operator bezzałogowego systemu powietrznego dopełnia wszystkich poniższych obowiązków:
 - a) wyznacza kierownika odpowiedzialnego dysponującego uprawnieniami, dzięki którym jest w stanie zapewnić, aby w organizacji wszelką działalność prowadzono zgodnie z mającymi zastosowanie standardami oraz aby organizacja stale spełniała wymagania systemu zarządzania oraz przestrzegała procedur wskazanych w podręczniku LUC, o którym mowa w sekcji UAS.LUC.040;
 - b) określa wyraźny podział obowiązków i odpowiedzialności w całej organizacji;
 - c) ustanawia i utrzymuje politykę bezpieczeństwa i związane z nią odnośne cele w zakresie bezpieczeństwa;
 - d) wyznacza kluczowy personel ds. bezpieczeństwa w celu realizacji polityki bezpieczeństwa;

- e) ustanawia i utrzymuje proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa obejmujący identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z działalnością operatora bezzałogowego systemu powietrznego, jak również ocenę tych zagrożeń i zarządzanie odnośnym ryzykiem, w tym podejmowanie działań mających na celu ograniczenie tego ryzyka oraz weryfikację skuteczności podjętych działań;
 - f) propaguje bezpieczeństwo w ramach organizacji poprzez:
 - (i) szkolenia i kształcenie;
 - (ii) działania komunikacyjne;
 - g) dokumentuje wszystkie kluczowe procesy w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem służące przekazywaniu personelowi wiedzy o jego obowiązkach oraz procedurze zmieniania dokumentacji. Te kluczowe procesy obejmują:
 - (i) zgłaszanie kwestii związanych z bezpieczeństwem oraz dochodzenia wewnętrzne;
 - (ii) nadzór operacyjny;
 - (iii) komunikowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa;
 - (iv) szkolenia i propagowanie bezpieczeństwa;
 - (v) monitorowanie przestrzegania przepisów;
 - (vi) zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa;
 - (vii) zarządzanie zmianą;
 - (viii) kontakty między organizacjami;
 - (ix) korzystanie z podwykonawców lub partnerów;
 - h) wprowadza niezależną funkcję odpowiedzialną za monitorowanie przestrzegania i adekwatności spełnienia odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia, w tym system gwarantujący przekazywanie kierownikowi odpowiedzialnemu stosownych ustaleń, aby w razie potrzeby zapewnić skuteczne wdrażanie środków naprawczych;
 - i) wprowadza funkcję odpowiedzialną za zapewnienie, aby ryzyko w zakresie bezpieczeństwa związane z usługą świadczoną lub produktem dostarczanym przez podwykonawców było oceniane i ograniczane w ramach funkcjonującego u operatora systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- 3) Jeżeli organizacja posiada jakiegokolwiek inny certyfikat organizacji wchodzący w zakres rozporządzenia (UE) 2018/1139, funkcjonujący u operatora bezzałogowego systemu powietrznego system zarządzania bezpieczeństwem można zintegrować z systemem zarządzania bezpieczeństwem, który jest wymagany na podstawie któregośkolwiek z tych dodatkowych certyfikatów.

UAS.LUC.040 Podręcznik LUC

- 1) Posiadacz certyfikatu LUC przekazuje właściwemu organowi podręcznik LUC opisujący – bezpośrednio lub przez odniesienie – jego organizację, odpowiednie procedury i prowadzoną działalność.
- 2) Podręcznik ten musi zawierać podpisane przez kierownika odpowiedzialnego oświadczenie potwierdzające, że organizacja będzie przez cały czas prowadzić działalność zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i z zatwierdzonym podręcznikiem LUC. Jeżeli kierownik odpowiedzialny nie jest dyrektorem generalnym organizacji, dyrektor generalny kontrasygnuje to oświadczenie.
- 3) Jeżeli jakiegokolwiek działalność wykonują organizacje partnerskie lub podwykonawcy, operator bezzałogowego systemu powietrznego uwzględnia w podręczniku LUC procedury określające sposób, w jaki posiadacz certyfikatu LUC zarządza relacjami z tymi organizacjami partnerskimi lub podwykonawcami.
- 4) W podręczniku LUC wprowadza się zmiany niezbędne, aby zapewnić zawsze aktualny opis organizacji posiadacza certyfikatu LUC, a kopie zmian przekazuje się właściwemu organowi.
- 5) Operator bezzałogowego systemu powietrznego przekazuje odpowiednie części podręcznika LUC wszystkim członkom swojego personelu stosownie do pełnionych przez nich funkcji i obowiązków.

UAS.LUC.050 Warunki zatwierdzenia posiadacza certyfikatu LUC

- 1) Właściwy organ wydaje certyfikat LUC, gdy upewni się, że operator bezzałogowego systemu powietrznego spełnia wymogi sekcji UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 i UAS.LUC.040.

- 2) W certyfikacie LUC zamieszcza się:
 - a) dane identyfikacyjne operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - b) uprawnienia operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
 - c) objęty(-e) zezwoleniem rodzaj(e) operacji;
 - d) w stosownych przypadkach objęte zezwoleniem obszar, strefę lub klasę przestrzeni powietrznej wyznaczonej na potrzeby operacji;
 - e) w stosownych przypadkach wszelkie szczególne ograniczenia lub warunki.

UAS.LUC.060 Uprawnienia posiadacza certyfikatu LUC

Właściwy organ, gdy uzna przekazaną dokumentację za zadowalającą:

- 1) określa warunki, jakimi obwarowane jest uprawnienie przyznane operatorowi bezzałogowego systemu powietrznego w certyfikacie LUC; oraz
- 2) w ramach warunków zatwierdzenia przyznaje posiadaczowi certyfikatu LUC uprawnienie do zatwierdzania swoich własnych operacji bez konieczności:
 - a) składania oświadczenia o operacji;
 - b) ubiegania się o zezwolenie na operację.

UAS.LUC.070 Zmiany w systemie zarządzania LUC

Po wydaniu certyfikatu LUC następujące zmiany wymagają uzyskania uprzedniej zgody właściwego organu:

- 1) wszelkie zmiany warunków zatwierdzenia operatora bezzałogowego systemu powietrznego;
- 2) wszelkie istotne zmiany elementów funkcjonującego u posiadacza certyfikatu LUC systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z wymogami sekcji UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Możliwość przenoszenia certyfikatu LUC

Z wyjątkiem przypadku, gdy nastąpi zmiana właściciela organizacji za zgodą właściwego organu zgodnie z sekcją UAS.LUC.070, certyfikat LUC nie podlega przenoszeniu.

UAS.LUC.080 Okres obowiązywania i ważność certyfikatu LUC

- 1) Certyfikat LUC wydaje się na czas nieokreślony. Zachowuje on ważność, pod warunkiem że:
 - a) posiadacz certyfikatu LUC stale spełnia odpowiednie wymogi niniejszego rozporządzenia oraz wymogi państwa członkowskiego, które wydało certyfikat; oraz
 - b) nie zrezygnowano z tego certyfikatu lub go nie cofnięto.
- 2) Po cofnięciu lub rezygnacji z certyfikatu LUC posiadacz certyfikatu LUC niezwłocznie przekazuje właściwemu organowi potwierdzenie tego faktu w formie cyfrowej.

UAS.LUC.090 Dostęp

Do celów wykazania zgodności z niniejszym rozporządzeniem posiadacz certyfikatu LUC zapewnia każdej osobie należycie upoważnionej przez właściwy organ dostęp do wszelkich obiektów, bezzałogowych systemów powietrznych, dokumentów, ewidencji, danych, procedur oraz do wszelkich innych materiałów związanych z prowadzoną przez niego działalnością, która podlega certyfikacji bądź obowiązkowi uzyskania zezwolenia na operację lub złożenia oświadczenia o operacji, bez względu na to, czy swoją działalność zlecił lub podzlecił innej organizacji.

*Dodatek 1***Scenariusz standardowy stanowiący podstawę oświadczenia**

DECYZJE

DECYZJA KOMITETU POLITYCZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA (WPZiB) 2019/948

z dnia 29 maja 2019 r.

w sprawie mianowania dowódcy sił misji UE dla misji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu przyczynienie się do szkolenia malijskich sił zbrojnych (EUTM Mali) oraz uchylecia decyzji (WPZiB) 2018/1791 (EUTM Mali/1/2019)

KOMITET POLITYCZNY I BEZPIECZEŃSTWA,

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 38,

uwzględniając decyzję Rady 2013/34/WPZiB z dnia 17 stycznia 2013 r. w sprawie misji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu przyczynienie się do szkolenia malijskich sił zbrojnych (EUTM Mali) ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na podstawie art. 5 ust. 1 decyzji 2013/34/WPZiB Rada upoważniła Komitet Polityczny i Bezpieczeństwa (KPiB) do podejmowania decyzji dotyczących sprawowania kontroli politycznej i kierownictwa strategicznego w odniesieniu do EUTM Mali, w tym decyzji w sprawie mianowania kolejnych dowódców sił misji UE dla EUTM Mali.
- (2) W dniu 6 listopada 2018 r. KPiB przyjął decyzję (WPZiB) 2018/1791 ⁽²⁾ w sprawie mianowania generała brygady Petera MIROWA dowódcą sił misji UE dla EUTM Mali.
- (3) W dniu 24 kwietnia 2019 r. Austria zaproponowała mianowanie generała brygady Christiana HABERSATTERA dowódcą sił misji UE dla EUTM Mali jako następcy generała brygady Petera MIROWA od dnia 12 czerwca 2019 r.
- (4) W dniu 24 kwietnia 2019 r. Komitet Wojskowy UE poparł to zalecenie.
- (5) Należy zatem podjąć decyzję o mianowaniu generała brygady Christiana HABERSATTERA.
- (6) Należy uchylić decyzję (WPZiB) 2018/1791.
- (7) Zgodnie z art. 5 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dania nie uczestniczy w opracowaniu oraz wprowadzaniu w życie decyzji i działań Unii, które mają wpływ na kwestie polityczno-obronne. Dania nie uczestniczy zatem w przyjęciu niniejszej decyzji, nie jest nią związana ani jej nie stosuje,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Mianuje się generała brygady Christiana HABERSATTERA dowódcą sił misji UE dla misji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu przyczynienie się do szkolenia malijskich sił zbrojnych (EUTM Mali) od dnia 12 czerwca 2019 r.

Artykuł 2

Niniejszym uchyla się decyzję (WPZiB) 2018/1791.

⁽¹⁾ Dz.U. L 14 z 18.1.2013, s. 19.

⁽²⁾ Decyzja Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa (WPZiB) 2018/1791 z dnia 6 listopada 2018 r. w sprawie mianowania dowódcy sił misji UE dla misji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu przyczynienie się do szkolenia malijskich sił zbrojnych (EUTM Mali) (EUTM Mali/2/2018) (Dz.U. L 293 z 20.11.2018, s. 34).

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dnia 12 czerwca 2019 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 maja 2019 r.

W imieniu Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa
S. FROM-EMMESBERGER
Przewodnicząca

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2019/949**z dnia 5 czerwca 2019 r.****wyłączająca z finansowania Unii Europejskiej niektóre wydatki poniesione przez państwa członkowskie z tytułu Europejskiego Funduszu Rolniczego Gwarancji (EFRG) oraz Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW)***(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 3981)***(Jedynie teksty w języku bułgarskim, czeskim, duńskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, słowackim, węgierskim i włoskim są autentyczne)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1306/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie finansowania wspólnej polityki rolnej, zarządzania nią i monitorowania jej oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 352/78, (WE) nr 165/94, (WE) nr 2799/98, (WE) nr 814/2000, (WE) nr 1290/2005 i (WE) nr 485/2008 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 52,

po konsultacji z Komitetem ds. Funduszy Rolniczych,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 52 rozporządzenia (UE) nr 1306/2013 Komisja dokonuje niezbędnych weryfikacji, informuje państwa członkowskie o wynikach tych weryfikacji, zapoznaje się z uwagami zgłoszonymi przez państwa członkowskie, zwołuje dwustronne rozmowy w celu wypracowania porozumienia z danymi państwami członkowskimi i oficjalnie informuje je o swoich wnioskach.
- (2) Państwa członkowskie miały możliwość złożenia wniosku o rozpoczęcie procedury pojednawczej. W niektórych przypadkach możliwość ta została wykorzystana, a Komisja przeanalizowała sprawozdania sporządzone po zakończeniu tej procedury.
- (3) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1306/2013 finansowane mogą być jedynie wydatki rolne dokonane zgodnie z prawem Unii.
- (4) Przeprowadzone weryfikacje, wyniki rozmów dwustronnych i procedury pojednawcze wykazały, że część wydatków zadeklarowanych przez państwa członkowskie nie spełnia tego wymogu i nie może być zatem finansowana w ramach EFRG ani EFRROW.
- (5) Należy wskazać, które kwoty nie zostały uznane za kwalifikujące się do zwrotu w ramach EFRG i EFRROW. Kwoty te nie dotyczą wydatków poniesionych wcześniej niż 24 miesiące przed pisemnym powiadomieniem państw członkowskich przez Komisję o wynikach weryfikacji.
- (6) Kwoty wyłączone z finansowania unijnego na podstawie niniejszej decyzji powinny również uwzględniać wszelkie zmniejszenia i zawieszenia zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) nr 1306/2013 z uwagi na fakt, że takie zmniejszenia lub zawieszenia mają charakter tymczasowy, bez uszczerbku dla decyzji podjętych na podstawie art. 51 lub 52 rozporządzenia.
- (7) Jeśli chodzi o przypadki objęte niniejszą decyzją, Komisja przedstawiła państwom członkowskim w sprawozdaniu zbiorczym ⁽²⁾ szacunkowe kwoty do wyłączenia z uwagi na ich niezgodność z prawem Unii.
- (8) Niniejsza decyzja nie przesądza o skutkach finansowych wynikających dla Komisji z wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach będących w toku w dniu 1 kwietnia 2019 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Kwoty określone w załączniku, odnoszące się do wydatków poniesionych przez akredytowane agencje płatnicze państw członkowskich, zadeklarowane z tytułu EFRG lub EFRROW, wyłącza się z finansowania unijnego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 549.⁽²⁾ Ares(2019)3170272.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Republiki Bułgarii, Republiki Czeskiej, Królestwa Danii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej, Republiki Włoskiej, Węgier, Republiki Austrii, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Portugalskiej i Republiki Słowackiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 czerwca 2019 r.

W imieniu Komisji

Phil HOGAN

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Decyzja: 60

Pozycja w budżecie: 050452

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
GR	Rozwój obszarów wiejskich, EFOGR (2000–2006) – poprawa konkurencyjności	2011	Zwrot w następstwie orzeczenia w sprawie C-670/17P	JEDNO-RAZOWA		EUR	72 105 592,41	0,00	72 105 592,41
					Ogółem GR:	EUR	72 105 592,41	0,00	72 105 592,41

Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
EUR	72 105 592,41	0,00	72 105 592,41

Pozycja w budżecie: 05070107

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
FR	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2012	Zwrot w następstwie orzeczenia w sprawie T-156/15	ZRYCZAŁTOWANA	100,00 %	EUR	9 630 390,11	0,00	9 630 390,11
	Inna pomoc bezpośrednia – art. 68–72 rozp. 73/2009	2012	Zwrot w następstwie orzeczenia w sprawie T-156/15	ZRYCZAŁTOWANA	100,00 %	EUR	1 576 620,23	0,00	1 576 620,23
	Inna pomoc bezpośrednia	2012	Zwrot w następstwie orzeczenia w sprawie T-156/15	ZRYCZAŁTOWANA	100,00 %	EUR	968 446,88	– 0,01	968 446,89
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2013	Zwrot w następstwie orzeczenia w sprawie T-156/15	ZRYCZAŁTOWANA	100,00 %	EUR	9 594 884,58	0,00	9 594 884,58

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Inna pomoc bezpośrednia – art. 68–72 rozp. 73/2009	2013	Zwrot w następstwie orzeczenia w sprawie T-156/15	ZRYCZAŁTOWANA	100,00 %	EUR	1 651 565,64	0,00	1 651 565,64
	Inna pomoc bezpośrednia	2013	Zwrot w następstwie orzeczenia w sprawie T-156/15	ZRYCZAŁTOWANA	100,00 %	EUR	930 600,78	0,00	930 600,78
					Ogółem FR:	EUR	24 352 508,22	– 0,01	24 352 508,23

Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
EUR	24 352 508,22	– 0,01	24 352 508,23

Pozycja w budżecie: 6701

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
AT	Certyfikacja	2017	CEB/2018/001/AT Błędy w populacji EFRG	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 244 593,89	– 124,07	– 244 469,82
					Ogółem AT:	EUR	– 244 593,89	– 124,07	– 244 469,82
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
BE	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2017	Niedociągnięcia w kontrolach administracyjnych w odniesieniu do wnioskowanej pomocy	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 12 999,05	0,00	– 12 999,05
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2016	Niedociągnięcia w kontrolach administracyjnych w odniesieniu do wnioskowanej pomocy	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 27 973,79	0,00	– 27 973,79
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2016	Niedociągnięcia w zakresie prawidłowego obliczania pomocy, w tym zmniejszeń i kar administracyjnych	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 14 715,59	0,00	– 14 715,59

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2017	Niedociągnięcia w zakresie prawidłowego obliczania pomocy, w tym zmniejszeń i kar administracyjnych	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 12 418,85	0,00	– 12 418,85
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2016	Niedociągnięcia w przeprowadzaniu kontroli na miejscu o wystarczającej jakości	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 29 289,00	0,00	– 29 289,00
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2016	Niedociągnięcia w przeprowadzaniu kontroli krzyżowych w celu ustalenia kwalifikowalności zadeklarowanej działki	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 2 191,26	0,00	– 2 191,26
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	Niedociągnięcia w przeprowadzaniu kontroli na miejscu o wystarczającej jakości	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 37 795,75	0,00	– 37 795,75
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2017	Niedociągnięcia w przeprowadzaniu kontroli na miejscu o wystarczającej jakości	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 39 280,16	0,00	– 39 280,16
					Ogółem BE:	EUR	– 176 663,45	0,00	– 176 663,45
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
BG	Działania promocyjne	2013	Konkurencyjna procedura wyboru organów wdrażających	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 9 095,98	0,00	– 9 095,98
	Działania promocyjne	2014	Konkurencyjna procedura wyboru organów wdrażających	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 59 411,71	0,00	– 59 411,71
	Działania promocyjne	2015	Konkurencyjna procedura wyboru organów wdrażających	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 40 564,98	0,00	– 40 564,98
	Działania promocyjne	2016	Konkurencyjna procedura wyboru organów wdrażających	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 33 543,97	0,00	– 33 543,97
	Działania promocyjne	2017	Konkurencyjna procedura wyboru organów wdrażających	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 51 618,39	0,00	– 51 618,39

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Działania promocyjne	2018	Konkurencyjna procedura wyboru organów wdrażających	ZRYCZAŁOTOWANA	5,00 %	EUR	– 28 896,31	0,00	– 28 896,31
					Ogółem BG:	EUR	– 223 131,34	0,00	– 223 131,34
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
DE	Certyfikacja	2014	Błędy finansowe wykryte przez jednostkę certyfikującą	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 2 044,54	– 623,96	– 1 420,58
	Certyfikacja	2015	Błędy finansowe wykryte przez jednostkę certyfikującą	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 49 706,62	0,00	– 49 706,62
	Certyfikacja	2016	Błędy finansowe wykryte przez jednostkę certyfikującą	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 7 164,69	– 143,01	– 7 021,68
					Ogółem DE:	EUR	– 58 915,85	– 766,97	– 58 148,88
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
ES	Rozliczenie rachunków – rozliczenie finansowe	2017	1 błąd wykryty w badaniach bezpośrednich	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 54 828,84	0,00	– 54 828,84
	Rozliczenie rachunków – rozliczenie finansowe	2017	2 błędy wykryte w badaniach bezpośrednich	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 45 558,72	0,00	– 45 558,72
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2016	Obliczanie zmniejszeń administracyjnych z tytułu opóźnień w składaniu wniosków	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 204,40	0,00	– 204,40
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2017	Obliczanie zmniejszeń administracyjnych z tytułu opóźnień w składaniu wniosków	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 370,28	0,00	– 370,28
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	Obliczanie zmniejszeń administracyjnych z tytułu opóźnień w składaniu wniosków	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 9,09	0,00	– 9,09

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niedociągnięcia w dwóch kluczowych mechanizmach kontroli mających wpływ na niektóre działania w ramach PO 2015	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 321 760,21	0,00	– 321 760,21
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niedociągnięcia w dwóch kluczowych mechanizmach kontroli mających wpływ na niektóre działania w ramach PO 2015	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 19 356,88	0,00	– 19 356,88
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2015	Niedociągnięcia w dwóch kluczowych mechanizmach kontroli mających wpływ na kilka rodzajów działań w ramach PO 2014	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 308 998,78	0,00	– 308 998,78
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niedociągnięcia w dwóch kluczowych mechanizmach kontroli mających wpływ na kilka rodzajów działań w ramach PO 2014	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 25 996,02	0,00	– 25 996,02
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niedociągnięcia w dwóch kluczowych mechanizmach kontroli mających wpływ na kilka rodzajów działań w ramach PO 2016	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 12 943,95	0,00	– 12 943,95
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niedociągnięcia w dwóch kluczowych mechanizmach kontroli mających wpływ na kilka rodzajów działań w ramach PO 2016	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 368 280,61	0,00	– 368 280,61
	Inna pomoc bezpośrednia – POSEI (2014+)	2017	Znane błędy w populacji EFRG	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 14 613,06	0,00	– 14 613,06
	Rozliczenie rachunków – rozliczenie finansowe	2016	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 71 516,80	– 0,23	– 71 516,57
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES01 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 269 821,58	0,00	– 269 821,58

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES03 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 98,45	0,00	– 98,45
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES04 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 14 818,73	0,00	– 14 818,73
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES07 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 1 368,84	0,00	– 1 368,84
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES07 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 2 530,89	0,00	– 2 530,89
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES08 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 1 579,72	0,00	– 1 579,72
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES10 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 29 651,25	0,00	– 29 651,25
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES13 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 10 261,27	0,00	– 10 261,27
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES13 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 291 953,22	0,00	– 291 953,22
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES14 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 430,01	0,00	– 430,01

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES14 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 57 303,49	0,00	– 57 303,49
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES16 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 10 206,61	0,00	– 10 206,61
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES17 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 29 177,46	0,00	– 29 177,46
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Niekwalifikowalne koszty za działania w zakresie ochrony środowiska ES17 – PO 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 462 341,09	0,00	– 462 341,09
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2016	Jakość kontroli na miejscu	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 25 491,94	0,00	– 25 491,94
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2017	Jakość kontroli na miejscu	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 51 397,83	0,00	– 51 397,83
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	Jakość kontroli na miejscu	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 3 062,37	0,00	– 3 062,37
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES02	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 389 305,22	0,00	– 389 305,22
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES03	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 93 315,18	0,00	– 93 315,18
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES04	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 13 113,20	0,00	– 13 113,20
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES06	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 1 340,58	0,00	– 1 340,58
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES07	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 453 708,92	0,00	– 453 708,92
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES08	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 123 869,40	0,00	– 123 869,40

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES09	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 112 568,54	0,00	– 112 568,54
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES10	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 259 027,07	0,00	– 259 027,07
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES11	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 87 011,45	0,00	– 87 011,45
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES12	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 8 781,25	0,00	– 8 781,25
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES13	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 30 805,25	0,00	– 30 805,25
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES14	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 8 098,76	0,00	– 8 098,76
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES15	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 135 664,65	0,00	– 135 664,65
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES16	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 43 253,37	0,00	– 43 253,37
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES17	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 254 178,60	0,00	– 254 178,60
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	System dla małych gospodarstw ES01	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 1 594 286,40	0,00	– 1 594 286,40
					Ogółem ES:	EUR	– 6 114 260,23	– 0,23	– 6 114 260,00
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
FR	Wino – inwestycje	2014	Niedociągnięcia w kontroli administracyjnej. Niestosowanie art. 19 rozp. 555/2008	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 26 203,46	0,00	– 26 203,46
	Wino – inwestycje	2015	Niedociągnięcia w kontroli administracyjnej. Niestosowanie art. 19 rozp. 555/2008	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 53 953,04	0,00	– 53 953,04

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Wino – inwestycje	2016	Niedociągnięcia w kontroli administracyjnej. Niestosowanie art. 19 rozp. 555/2008	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 110 333,61	– 41 120,58	– 69 213,03
	Wino – inwestycje	2017	Niedociągnięcia w kontroli administracyjnej. Niestosowanie art. 19 rozp. 555/2008	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 234 535,04	0,00	– 234 535,04
	Zasada wzajemnej zgodności	2015	Płatności bezpośrednie – rok składania wniosków 2014 – Niedociągnięcia w zakresie kontroli SMR 4	ZRYCZAŁTOWANA	2,00 %	EUR	– 4 735 519,50	– 652 058,51	– 4 083 460,99
	Zasada wzajemnej zgodności	2016	Płatności bezpośrednie – rok składania wniosków 2015 – Niedociągnięcia w zakresie kontroli SMR 4, cel GAEC nieosiągnięty	ZRYCZAŁTOWANA	2,00 %	EUR	– 6 401 557,55	– 12 509,90	– 6 389 047,65
	Zasada wzajemnej zgodności	2017	Płatności bezpośrednie – rok składania wniosków 2016 – Niedociągnięcia w zakresie kontroli SMR 4, cel GAEC nieosiągnięty	ZRYCZAŁTOWANA	2,00 %	EUR	– 6 130 471,10	0,00	– 6 130 471,10
	Certyfikacja	2015	Znany błąd w zakresie kontroli należności – nieprawidłowości lub brak przedłożenia dokumentacji	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 3 626,53	0,00	– 3 626,53
	Certyfikacja	2015	Błędy w zakresie kontroli zgodności należności	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 299 346,32	0,00	– 299 346,32

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Mleko – Inne	2016	Wydatki niekwalifikowalne w ramach tymczasowej nadzwyczajnej pomocy zgodnie z rozporządzeniem 1853/2015 w odniesieniu do środka polegającego na subsydiowaniu kosztów pożyczek w sektorze hodowlanym	SZACUNKOWE OBLICZENIE ODSETKA	3,49 %	EUR	– 42 266,97	– 22 568,21	– 19 698,76
	Tymczasowe i nadzwyczajne środki wsparcia	2016	Wydatki niekwalifikowalne w ramach tymczasowej nadzwyczajnej pomocy zgodnie z rozporządzeniem 1853/2015 w odniesieniu do środka polegającego na subsydiowaniu kosztów pożyczek w sektorze hodowlanym	SZACUNKOWE OBLICZENIE ODSETKA	3,49 %	EUR	– 33 608,98	– 13 573,20	– 20 035,78
	Certyfikacja	2016	Znane błędy w populacji EFRG nieobjętej ZSZiK	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 7 737,00	0,00	– 7 737,00
	Certyfikacja	2016	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu – EFRG – rok budżetowy 2016	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 2 427 577,79	– 1 268 772,69	– 1 158 805,10
	Certyfikacja	2016	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu – populacja EFRG nieobjęta ZSZiK	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 8 808 247,56	– 1 834 453,27	– 6 973 794,29
	Certyfikacja	2016	Opóźnienia w płatnościach i nieprawidłowości	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 4 827 821,58	0,00	– 4 827 821,58
					Ogółem FR:	EUR	– 34 142 806,03	– 3 845 056,36	– 30 297 749,67
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
GR	Certyfikacja	2016	Błędy finansowe wykryte w badaniach zgodności i badaniach bezpośrednich populacji EFRG nieobjętej ZSZiK	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 378 466,15	– 125 695,79	– 252 770,36
	Certyfikacja	2016	Znane błędy wykryte w populacji EFRG objętej ZSZiK	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 4 849,56	– 285,01	– 4 564,55

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Certyfikacja	2016	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu w populacji EFRG nieobjętej ZSZiK	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	- 1 231 590,15	- 164 655,21	- 1 066 934,94
	Certyfikacja	2016	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu w populacji EFRG objętej ZSZiK. Błędy finansowe wykryte w badaniach bezpośrednich populacji EFRG objętej ZSZiK, które nie zostały zaakceptowane jako „znane błędy”, ponieważ nie spełniają wszystkich warunków określonych w wytycznej nr 2.	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	- 9 191 375,64	- 3 131 051,66	- 6 060 323,98
	Dobrowolne wsparcie związane z produkcją	2016	Dobrowolne wsparcie związane z produkcją – środek 6 – rok składania wniosków 2015	JEDNO-RAZOWA		EUR	- 1 106 829,36	- 4 949,59	- 1 101 879,77
	Dobrowolne wsparcie związane z produkcją	2017	Dobrowolne wsparcie związane z produkcją – środek 6 – rok składania wniosków 2016	JEDNO-RAZOWA		EUR	- 620 098,02	0,00	- 620 098,02
					Ogółem GR:	EUR	- 12 533 208,88	- 3 426 637,26	- 9 106 571,62
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
HU	Certyfikacja	2017	Błędy finansowe wykryte przez jednostkę certyfikującą w odniesieniu do EFRG w kontekście audytu certyfikacyjnego za rok budżetowy 2017	JEDNO-RAZOWA		EUR	- 174 675,42	0,00	- 174 675,42
	Audyt finansowy – przekroczenie pułapu	2017	Przekroczenie pułapu	JEDNO-RAZOWA		EUR	- 155 193,34	0,00	- 155 193,34
					Ogółem HU:	EUR	- 329 868,76	0,00	- 329 868,76
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Nieprawidłowości	2016	Zaniedbania w zarządzaniu zadłużeniem w przypadku niektórych nieprawidłowości	JEDNO-RAZOWA		HUF	- 560 597 219,00	0,00	- 560 597 219,00
					Ogółem HU:	HUF	- 560 597 219,00	0,00	- 560 597 219,00

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
IT	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2015	Program operacyjny 2015 – Niedociągnięcia w kluczowym mechanizmie kontroli „1.1 – Kontrole w celu ustalenia dostępu do pomocy, o którą wnioskowano” – Prawdliwość oszacowań i planu pomocy	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 221 515,41	0,00	– 221 515,41
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2016	Program operacyjny 2015 – Niedociągnięcia w kluczowym mechanizmie kontroli „1.1 – Kontrole w celu ustalenia dostępu do pomocy, o którą wnioskowano” – Prawdliwość oszacowań i planu pomocy	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 354 973,50	0,00	– 354 973,50
	Owoce i warzywa – programy operacyjne, w tym operacje wycofania	2017	Program operacyjny 2016 – Niedociągnięcia w kluczowym mechanizmie kontroli „1.1 – Kontrole w celu ustalenia dostępu do pomocy, o którą wnioskowano” – Prawdliwość oszacowań i planu pomocy	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 572 955,52	0,00	– 572 955,52
	Działania promocyjne	2011	Powszechne nieprawidłowości mające wpływ na konkurencyjne procedury wyboru	ZRYCZAŁTOWANA	25,00 %	EUR	– 224 182,53	0,00	– 224 182,53
	Działania promocyjne	2012	Powszechne nieprawidłowości mające wpływ na konkurencyjne procedury wyboru	ZRYCZAŁTOWANA	25,00 %	EUR	– 759 468,11	0,00	– 759 468,11
	Działania promocyjne	2013	Powszechne nieprawidłowości mające wpływ na konkurencyjne procedury wyboru	ZRYCZAŁTOWANA	25,00 %	EUR	– 1 271 140,33	0,00	– 1 271 140,33
	Działania promocyjne	2014	Powszechne nieprawidłowości mające wpływ na konkurencyjne procedury wyboru	ZRYCZAŁTOWANA	25,00 %	EUR	– 1 503 826,13	0,00	– 1 503 826,13
	Działania promocyjne	2015	Powszechne nieprawidłowości mające wpływ na konkurencyjne procedury wyboru	ZRYCZAŁTOWANA	25,00 %	EUR	– 1 515 488,76	0,00	– 1 515 488,76

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Działania promocyjne	2016	Powszechne nieprawidłowości mające wpływ na konkurencyjne procedury wyboru	ZRYCZAŁTOWANA	25,00 %	EUR	- 1 734 102,30	0,00	- 1 734 102,30
					Ogółem IT:	EUR	- 8 157 652,59	0,00	- 8 157 652,59
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
PL	Certyfikacja	2017	CEB/2018/073/PL – błędy w populacji EFRG	JEDNO-RAZOWA		EUR	- 671 437,45	0,00	- 671 437,45
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2016	Skuteczność wskaźników ryzyka lub ich brak – rok składania wniosków 2015	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	- 2 113 458,68	0,00	- 2 113 458,68
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2017	Skuteczność wskaźników ryzyka lub ich brak – rok składania wniosków 2015	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	- 3 418,28	0,00	- 3 418,28
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	Skuteczność wskaźników ryzyka lub ich brak – rok składania wniosków 2015	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	- 642,19	0,00	- 642,19
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2017	Skuteczność / brak skutecznych wskaźników ryzyka – rok składania wniosków 2016	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	- 2 145 081,96	0,00	- 2 145 081,96
	Pomoc bezpośrednia niezwiązana z wielkością produkcji	2018	Skuteczność / brak skutecznych wskaźników ryzyka – rok składania wniosków 2016	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	- 2 027,32	0,00	- 2 027,32
	Zwrot pomocy bezpośredniej w związku z dyscypliną finansową	2017	Skuteczność / brak skutecznych wskaźników ryzyka – dyscyplina finansowa	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	- 62 762,45	0,00	- 62 762,45
	Zwrot pomocy bezpośredniej w związku z dyscypliną finansową	2018	Skuteczność / brak skutecznych wskaźników ryzyka – dyscyplina finansowa	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	- 61 383,50	0,00	- 61 383,50
					Ogółem PL:	EUR	- 5 060 211,83	0,00	- 5 060 211,83

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
SK	Certyfikacja	2016	CEB/2017/080/SK – Znany błąd w populacji EFRG	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 19 782,57	– 0,65	– 19 781,92
					Ogółem SK:	EUR	– 19 782,57	– 0,65	– 19 781,92

Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
EUR	– 67 061 095,42	– 7 272 585,54	– 59 788 509,88
HUF	– 560 597 219,00	0,00	– 560 597 219,00

Pozycja w budżecie: 6711

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
AT	Certyfikacja	2017	CEB/2018/001/AT Błędy w populacji EFRROW	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 47,27	0,00	– 47,27
					Ogółem AT:	EUR	– 47,27	0,00	– 47,27
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
BE	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2015	M10: Kontrole kryteriów kwalifikowalności – rok składania wniosków 2015 – od 8.8.2015 r. do 31.12.2015 r.	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 22 522,68	0,00	– 22 522,68
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2016	M10: Kontrole kryteriów kwalifikowalności – rok składania wniosków 2015 – od 8.8.2015 r. do 31.12.2015 r.	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 6 053,91	0,00	– 6 053,91
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2018	M10: Kontrole kryteriów kwalifikowalności – rok składania wniosków 2017 – rok budżetowy 2018	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 200,25	0,00	– 200,25

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2016	M10: Kontrole kryteriów kwalifikowalności – lata składania wniosków 2015 i 2016 – lata budżetowe 2016 i 2017	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 2 445,12	0,00	– 2 445,12
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2017	M10: Kontrole kryteriów kwalifikowalności – lata składania wniosków 2015 i 2016 – lata budżetowe 2016 i 2017	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 862,56	0,00	– 862,56
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2018	M10-M11: Niewystarczająca jakość kontroli na miejscu – rok składania wniosków 2017 – rok budżetowy 2018	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 656 898,08	0,00	– 656 898,08
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2016	M10-M11: Niewystarczająca jakość kontroli na miejscu – lata składania wniosków 2015 i 2016 – lata budżetowe 2016 i 2017	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 501 261,87	– 19 909,38	– 481 352,49
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2017	M10-M11: Niewystarczająca jakość kontroli na miejscu – lata składania wniosków 2015 i 2016 – lata budżetowe 2016 i 2017	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 591 934,60	0,00	– 591 934,60
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2016	M11: Kontrole kryteriów kwalifikowalności – lata składania wniosków 2015 i 2016 – lata budżetowe 2016 i 2017	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 19 091,54	0,00	– 19 091,54
	Rozwój obszarów wiejskich, środki EFRROW objęte ZSiK	2017	M11: Kontrole kryteriów kwalifikowalności – lata składania wniosków 2015 i 2016 – lata budżetowe 2016 i 2017	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 1 981,00	0,00	– 1 981,00
					Ogółem BE:	EUR	– 1 803 251,61	– 19 909,38	– 1 783 342,23

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
BG	Certyfikacja	2015	Decyzja w sprawie rozliczenia rachunków EFRROW związana z ostatnim rokiem realizacji programu (16.10.2014–31.12.2015) w odniesieniu do okresu programowania 2007–2013 – Agencja płatnicza BG01 – Państwowy Fundusz Rolnictwa – Korekta ekstrapolowana	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 4 884 875,78	– 105 195,63	– 4 779 680,15
	Certyfikacja	2016	Decyzja w sprawie rozliczenia rachunków EFRROW związana z ostatnim rokiem realizacji programu (16.10.2014–31.12.2015) w odniesieniu do okresu programowania 2007–2013 – Agencja płatnicza BG01 – Państwowy Fundusz Rolnictwa – Korekta ekstrapolowana	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 8 519 759,96	0,00	– 8 519 759,96
					Ogółem BG:	EUR	– 13 404 635,74	– 105 195,63	– 13 299 440,11
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
CZ	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – środki objęte wsparciem ryczałtowym	2015	M313: Niedociągnięcia w zakresie jednego kluczowego mechanizmu kontroli – RB 2015	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 158 095,58	0,00	– 158 095,58
					Ogółem CZ:	EUR	– 158 095,58	0,00	– 158 095,58
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
DE	Certyfikacja	2016	Błędy finansowe wykryte przez jednostkę certyfikującą	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 48 037,60	– 34 606,25	– 13 431,35
					Ogółem DE:	EUR	– 48 037,60	– 34 606,25	– 13 431,35

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
DK	Rozwój obszarów wiejskich, EFRROW, LEADER	2016	Niedociągnięcia w kluczowych mechanizmach kontroli i brak pomocniczych mechanizmów kontroli – Kontynuacja korekty finansowej 3455 w ramach audytu RD3/2015/016/DK	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 29 636,79	0,00	– 29 636,79
	Rozwój obszarów wiejskich, EFRROW, LEADER	2016	Niedociągnięcia w kluczowych mechanizmach kontroli i brak pomocniczych mechanizmów kontroli – Kontynuacja korekty finansowej 3455 w ramach audytu RD3/2015/016/DK	ZRYCZAŁTOWANA	10,00 %	EUR	– 18 068,66	0,00	– 18 068,66
	Rozwój obszarów wiejskich, EFRROW, LEADER	2018	Niedociągnięcia w kluczowych mechanizmach kontroli i brak pomocniczych mechanizmów kontroli – Kontynuacja korekty finansowej 3455 w ramach audytu RD3/2015/016/DK	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 26 643,18	0,00	– 26 643,18
					Ogółem DK:	EUR	– 74 348,63	0,00	– 74 348,63
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
ES	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – wiedza i innowacje	2017	Znane błędy w populacji EFRROW	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 401 981,04	0,00	– 401 981,04
	Rozliczenie rachunków – rozliczenie finansowe	2016	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 28 886,62	0,00	– 28 886,62
	Certyfikacja	2017	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu w populacji EFRROW	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 21 548,63	0,00	– 21 548,63
					Ogółem ES:	EUR	– 452 416,29	0,00	– 452 416,29
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
FR	Certyfikacja	2015	Znany błąd wykryty poza próbą – 5T – populacja nieobjęta ZSZiK_32	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 3 516,32	0,00	– 3 516,32
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji nieobjętej ZSZiK_107	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 22 243,89	0,00	– 22 243,89

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji nieobjętej ZSZiK_111	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 11 776,80	0,00	– 11 776,80
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji nieobjętej ZSZiK_114	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 9 277,33	0,00	– 9 277,33
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji nieobjętej ZSZiK_117	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 2 595,00	– 51,90	– 2 543,10
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji nieobjętej ZSZiK_125	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 3 110,00	0,00	– 3 110,00
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji nieobjętej ZSZiK_96	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 5 667,02	0,00	– 5 667,02
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji nieobjętej ZSZiK_97	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 110 670,00	0,00	– 110 670,00
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji objętej ZSZiK_45	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 33,69	0,00	– 33,69
	Certyfikacja	2015	Znany błąd – badanie populacji objętej ZSZiK_48	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 85,08	0,00	– 85,08
	Certyfikacja	2016	Błąd ekstrapolowany – piąty trymestr roku budżetowego 2015 – Agence de Services et de Paiement	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 10 386 236,30	– 4 267 954,16	– 6 118 282,14
	Certyfikacja	2015	Najbardziej prawdopodobny poziom błędu – 16.10.2014–15.10.2015	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 49 445 057,00	– 13 827 302,63	– 35 617 754,37
	Certyfikacja	2015	Błąd w badaniu zgodności nr 3 – zaliczki	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 10 666,80	0,00	– 10 666,80
	Certyfikacja	2015	Błąd w badaniu zgodności nr 21	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 60 000,00	0,00	– 60 000,00
	Rozwój obszarów wiejskich, EFRROW, pomoc techniczna (2007–2013)	2014	Projekty podlegające przepisom w zakresie zamówień publicznych – pomoc techniczna – rok 2014	ZRYCZAŁOTOWANA	7,00 %	EUR	– 20 326,87	– 3,61	– 20 323,26

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci publiczni	2015	Projekty podlegające przepisom w zakresie zamówień publicznych – pomoc techniczna – lata 2015 i 2016	ZRYCZAŁTOWANA	7,00 %	EUR	– 162 511,43	0,00	– 162 511,43
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci publiczni	2016	Projekty podlegające przepisom w zakresie zamówień publicznych – pomoc techniczna – lata 2015 i 2016	ZRYCZAŁTOWANA	7,00 %	EUR	– 461 686,57	0,00	– 461 686,57
	Rozwój obszarów wiejskich, EFRROW, pomoc techniczna (2007–2013)	2014	Projekty niepodlegające przepisom w zakresie zamówień publicznych – pomoc techniczna – rok 2014	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 35 958,05	– 6,38	– 35 951,67
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci publiczni	2015	Projekty niepodlegające przepisom w zakresie zamówień publicznych – pomoc techniczna – lata 2015 i 2016	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 143 907,17	0,00	– 143 907,17
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci publiczni	2016	Projekty niepodlegające przepisom w zakresie zamówień publicznych – pomoc techniczna – lata 2015 i 2016	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 68 193,15	0,00	– 68 193,15
					Ogółem FR:	EUR	– 60 963 518,47	– 18 095 318,68	– 42 868 199,79
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
HU	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci prywatni	2016	Niedociągnięcia w zakresie kluczowego mechanizmu kontroli „weryfikacja zgodności procedur udzielania zamówień publicznych z odpowiednimi zasadami udzielania zamówień publicznych”	ZRYCZAŁTOWANA	3,00 %	EUR	– 260,01	– 8,67	– 251,34
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci publiczni	2016	Niedociągnięcia w zakresie kluczowego mechanizmu kontroli „weryfikacja zgodności procedur udzielania zamówień publicznych z odpowiednimi zasadami udzielania zamówień publicznych”	ZRYCZAŁTOWANA	3,00 %	EUR	– 1 532 196,09	– 51 073,21	– 1 481 122,88

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – środki objęte wsparciem ryczałtowym	2016	Niedociągnięcia w zakresie kluczowego mechanizmu kontroli „weryfikacja zgodności procedur udzielania zamówień publicznych z odpowiednimi zasadami udzielania zamówień publicznych”	ZRYCZAŁTOWANA	3,00 %	EUR	– 348 959,87	– 11 632,00	– 337 327,87
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci prywatni	2017	Niedociągnięcia w zakresie kluczowego mechanizmu kontroli „weryfikacja zgodności procedur udzielania zamówień publicznych z odpowiednimi zasadami udzielania zamówień publicznych”	ZRYCZAŁTOWANA	3,00 %	EUR	– 5 380,04	– 179,34	– 5 200,70
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci publiczni	2017	Niedociągnięcia w zakresie kluczowego mechanizmu kontroli „weryfikacja zgodności procedur udzielania zamówień publicznych z odpowiednimi zasadami udzielania zamówień publicznych”	ZRYCZAŁTOWANA	3,00 %	EUR	– 7 499,04	– 249,97	– 7 249,07
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – środki objęte wsparciem ryczałtowym	2017	Niedociągnięcia w zakresie kluczowego mechanizmu kontroli „weryfikacja zgodności procedur udzielania zamówień publicznych z odpowiednimi zasadami udzielania zamówień publicznych”	ZRYCZAŁTOWANA	3,00 %	EUR	– 682,47	– 22,75	– 659,72
	Certyfikacja	2017	Błędy finansowe wykryte w odniesieniu do EFRROW podczas certyfikacji EFRROW – rok budżetowy 2017	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 3 291,78	0,00	– 3 291,78
					Ogółem HU:	EUR	– 1 898 269,30	– 63 165,94	– 1 835 103,36
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
PL	Certyfikacja	2017	CEB/2018/073/PL – błędy w populacji EFRROW	JEDNO-RAZOWA		EUR	– 51 877,48	0,00	– 51 877,48
					Ogółem PL:	EUR	– 51 877,48	0,00	– 51 877,48

Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
PT	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci prywatni	2015	Niewłaściwie oceniona racjonalność kosztów	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 219 054,43	– 17 662,44	– 201 391,99
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci prywatni	2016	Niewłaściwie oceniona racjonalność kosztów	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 88 055,91	– 5 225,71	– 82 830,20
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci prywatni	2017	Niewłaściwie oceniona racjonalność kosztów	ZRYCZAŁTOWANA	5,00 %	EUR	– 20 221,69	0,00	– 20 221,69
					Ogółem PT:	EUR	– 327 332,03	– 22 888,15	– 304 443,88
Państwo członkowskie	Środek	ROK BUDŻETOWY	Uzasadnienie	Rodzaj	Korekta (%)	Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
SK	Certyfikacja	2016	CEB/2017/080/SK – najbardziej prawdopodobny poziom błędu w populacji EFRROW	SZACUNKOWE OBLICZENIE KWOT		EUR	– 4 112 948,58	0,00	– 4 112 948,58
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci prywatni	2015	RB 2015: jednorazowa korekta za niezgodność z kryteriami dot. MŚP	JEDNORAZOWA		EUR	– 739 799,46	0,00	– 739 799,46
	Rozwój obszarów wiejskich – EFRROW – inwestycje – beneficjenci prywatni	2017	RB 2017: jednorazowa korekta za niezgodność z kryteriami dot. MŚP	JEDNORAZOWA		EUR	– 177 375,00	0,00	– 177 375,00
					Ogółem SK:	EUR	– 5 030 123,04	0,00	– 5 030 123,04

Waluta	Kwota	Odliczenia	Skutki finansowe
EUR	– 84 211 953,04	– 18 341 084,03	– 65 870 869,01

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2019/950**z dnia 7 czerwca 2019 r.****zmieniająca załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich***(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 4357)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 89/662/EWG z dnia 11 grudnia 1989 r. dotyczącą kontroli weterynaryjnych w handlu wewnątrzwspólnotowym w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 9 ust. 4,uwzględniając dyrektywę Rady 90/425/EWG z dnia 26 czerwca 1990 r. dotyczącą kontroli weterynaryjnych mających zastosowanie w handlu wewnątrzunijnym niektórymi żywymi zwierzętami i produktami w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego ⁽²⁾, w szczególności jej art. 10 ust. 4,uwzględniając dyrektywę Rady 2002/99/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającą przepisy o wymaganiach zdrowotnych dla zwierząt regulujące produkcję, przetwarzanie, dystrybucję oraz wprowadzanie produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi ⁽³⁾, w szczególności jej art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją wykonawczą Komisji 2014/709/UE ⁽⁴⁾ ustanowiono środki kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich, gdzie wystąpiły potwierdzone przypadki tej choroby u świń domowych lub dziczyźnych („zainteresowane państwa członkowskie”). W częściach I–IV załącznika do tej decyzji wykonawczej wyznaczono i wymieniono niektóre obszary zainteresowanych państw członkowskich w podziale według poziomu ryzyka na podstawie sytuacji epidemiologicznej w odniesieniu do tej choroby. Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE był kilkakrotnie zmieniany w celu uwzględnienia zmian sytuacji epidemiologicznej w Unii w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń, które to zmiany należało odzwierciedlić w tym załączniku. Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE został ostatnio zmieniony decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2019/875 ⁽⁵⁾ w następstwie niedawnych przypadków afrykańskiego pomoru świń w Polsce.
- (2) Od czasu przyjęcia decyzji wykonawczej (UE) 2019/875 w Polsce odnotowano kolejne przypadki afrykańskiego pomoru świń u świń domowych, co należy również odzwierciedlić w załączniku do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.
- (3) Ponadto od czasu przyjęcia decyzji wykonawczej (UE) 2019/875 na Węgrzech i w Polsce odnotowano kolejne przypadki afrykańskiego pomoru świń u dziczyźnych świń, które należy również uwzględnić w załączniku do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.
- (4) W maju 2019 r. w powiecie bielskim w Polsce odnotowano ognisko afrykańskiego pomoru świń u świń domowych, a w czerwcu 2019 r. odnotowano ognisko afrykańskiego pomoru świń u świń domowych w powiecie krasnostawskim w Polsce na obszarach obecnie wymienionych w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Te ogniska afrykańskiego pomoru świń u świń domowych oznaczają wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniane obszary Polski, na których występuje afrykański pomór świń, powinny być wymienione w części III załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części II.

⁽¹⁾ Dz.U. L 395 z 30.12.1989, s. 13.⁽²⁾ Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 29.⁽³⁾ Dz.U. L 18 z 23.1.2003, s. 11.⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/709/UE z dnia 9 października 2014 r. w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich i uchylająca decyzję wykonawczą 2014/178/UE (Dz.U. L 295 z 11.10.2014, s. 63).⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/875 z dnia 27 maja 2019 r. zmieniająca załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich (Dz.U. L 140 z 28.5.2019, s. 123).

- (5) W maju 2019 r. odnotowano kilka przypadków afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń w powiatach świdnickim i siedleckim w Polsce na obszarach wymienionych w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Te przypadki afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń oznaczają wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniane obszary Polski, na których występuje afrykański pomór świń, powinny być wymienione w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.
- (6) W maju 2019 r. odnotowano kilka przypadków afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń w powiecie płońskim w Polsce w bliskim sąsiedztwie obszarów wymienionych w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Te przypadki afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń oznaczają wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniany obszar Polski, na którym występuje afrykański pomór świń, powinien być wymieniony w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.
- (7) W maju 2019 r. odnotowano kilka przypadków afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń w komitacie Nógrád na Węgrzech na obszarze wymienionym w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Te przypadki afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń oznaczają wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniany obszar Węgier, na którym występuje afrykański pomór świń, powinien być wymieniony w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.
- (8) Aby uwzględnić niedawne zmiany sytuacji epidemiologicznej w zakresie afrykańskiego pomoru świń w Unii oraz aby proaktywnie zwalczać ryzyko związane z rozprzestrzenianiem się tej choroby, w Polsce i na Węgrzech należy wyznaczyć nowe obszary podwyższonego ryzyka o odpowiedniej wielkości oraz uwzględnić je w części I, II i III załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.
- (9) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 czerwca 2019 r.

W imieniu Komisji
Vytenis ANDRIUKAITIS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ I

1. Belgia

Następujące obszary w Belgii:

w prowincji Luksemburg:

— the area is delimited clockwise by:

— Frontière avec la France,

— Rue Mersinhat,

— La N818jusque son intersection avec la N83,

— La N83 jusque son intersection avec la N884,

— La N884 jusque son intersection avec la N824,

— La N824 jusque son intersection avec Le Routeux,

— Le Routeux,

— Rue d'Orgéo,

— Rue de la Vierre,

— Rue du Bout-d'en-Bas,

— Rue Sous l'Eglise,

— Rue Notre-Dame,

— Rue du Centre,

— La N845 jusque son intersection avec la N85,

— La N85 jusque son intersection avec la N40,

— La N40 jusque son intersection avec la N802,

— La N802 jusque son intersection avec la N825,

— La N825 jusque son intersection avec la E25-E411,

— La E25-E411jusque son intersection avec la N40,

— N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,

— Rue du Tombois,

— Rue Du Pierroy,

— Rue Saint-Orban,

— Rue Saint-Aubain,

— Rue des Cottages,

— Rue de Relune,

— Rue de Rulune,

— Route de l'Ermitage,

— N87: Route de Habay,

— Chemin des Ecoliers,

— Le Routy,

— Rue Burgknapp,

— Rue de la Halte,

- Rue du Centre,
- Rue de l'Eglise,
- Rue du Marquisat,
- Rue de la Carrière,
- Rue de la Lorraine,
- Rue du Beynert,
- Millewée,
- Rue du Tram,
- Millewée,
- N4: Route de Bastogne, Avenue de Longwy, Route de Luxembourg,
- Frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg,
- Frontière avec la France,
- La N87 jusqu'à son intersection avec la N871 au niveau de Rouvroy,
- La N871 jusqu'à son intersection avec la N88,
- La N88 jusqu'à son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusqu'à son intersection avec la N811,
- La N811 jusqu'à son intersection avec la N88,
- La N88 jusqu'à son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusqu'à son intersection avec la N81 au niveau d'Aubange,
- La N81 jusqu'à son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusqu'à son intersection avec la N40,
- La N40 jusqu'à son intersection avec la rue du Fet,
- Rue du Fet,
- Rue de l'Accord jusqu'à son intersection avec la rue de la Gaume,
- Rue de la Gaume jusqu'à son intersection avec la rue des Bruyères,
- Rue des Bruyères,
- Rue de Neufchâteau,
- Rue de la Motte,
- La N894 jusqu'à son intersection avec la N85,
- La N85 jusqu'à son intersection avec la frontière avec la France.

2. **Bulgarie**

Następujące obszary w Bułgarii:

in Varna the whole region excluding the villages covered in Part II;

in Silistra region:

- whole municipality of Glavinitza,
- whole municipality of Tutrakan,
- within municipality of Dulovo:
 - Boil,
 - Vokil,
 - Grancharovo,
 - Doletz,
 - Oven,
 - Okorsh,

- Oreshene,
- Paisievo,
- Pravda,
- Prohlada,
- Ruyno,
- Sekulovo,
- Skala,
- Yarebitsa,
- within municipality of Sitovo:
 - Bosna,
 - Garvan,
 - Irnik,
 - Iskra,
 - Nova Popina,
 - Polyana,
 - Popina,
 - Sitovo,
 - Yastrebna,
- within municipality of Silistra:
 - Vetren,
- in Dobrich region:
 - whole municipality of Baltchik,
 - whole municipality of General Toshevo,
 - whole municipality of Dobrich,
 - whole municipality of Dobrich-selska (Dobrichka),
 - within municipality of Krushari:
 - Severnyak,
 - Abrit,
 - Dobrin,
 - Alexandria,
 - Polkovnik Dyakovo,
 - Poruchik Kardzhievo,
 - Zagortzi,
 - Zementsi,
 - Koriten,
 - Krushari,
 - Bistretz,
 - Efreytor Bakalovo,
 - Telerig,
 - Lozenetz,
 - Krushari,
 - Severnyak,
 - Severtsi,

- within municipality of Kavarna:
 - Krupen,
 - Belgun,
 - Bilo,
 - Septemvriysi,
 - Travnik,
 - whole municipality of Tervel, except Brestnitsa and Kolartzi,
- in Ruse region:
- within municipality of Slivo pole:
 - Babovo,
 - Brashlen,
 - Golyamo vranovo,
 - Malko vranovo,
 - Ryahovo,
 - Slivo pole,
 - Borisovo,
 - within municipality of Ruse:
 - Sandrovo,
 - Prosenia,
 - Nikolovo,
 - Marten,
 - Dolno Ablanovo,
 - Ruse,
 - Chervena voda,
 - Basarbovo,
 - within municipality of Ivanovo:
 - Krasen,
 - Bozhichen,
 - Pirgovo,
 - Mechka,
 - Trastenik,
 - within municipality of Borovo:
 - Batin,
 - Gorno Ablanovo,
 - Ekzarh Yosif,
 - Obretenik,
 - Batin,
 - within municipality of Tsenovo:
 - Krivina,
 - Belyanovo,
 - Novgrad,
 - Dzhulyunitza,
 - Beltzov,

- Tsenovo,
- Piperkovo,
- Karamanovo,

in Veliko Tarnovo region:

- within municipality of Svishtov:
 - Sovata,
 - Vardim,
 - Svishtov,
 - Tzarevets,
 - Bulgarsko Slivovo,
 - Oresh,

in Pleven region:

- within municipality of Belene:
 - Dekov,
 - Belene,
 - Kulina voda,
 - Byala voda,
- within municipality of Nikopol:
 - Lozitza,
 - Dragash voyvoda,
 - Lyubenovo,
 - Nikopol,
 - Debovo,
 - Evlogievo,
 - Muselievo,
 - Zhernov,
 - Cherkovitza,
- within municipality of Gulyantzi:
 - Somovit,
 - Dolni vit,
 - Milkovitsa,
 - Shiyakovo,
 - Lenkovo,
 - Kreta,
 - Gulyantzi,
 - Brest,
 - Dabovan,
 - Zagrazhdan,
 - Gigen,
 - Iskar,
- within municipality of Dolna Mitropoliya:
 - Komarevo,
 - Baykal,
 - Slavovitsa,

- Bregare,
- Orehovitsa,
- Krushovene,
- Stavertzi,
- Gostilya,

in Vratza region:

- within municipality of Oryahovo:
 - Dolni vadin,
 - Gorni vadin,
 - Ostrov,
 - Galovo,
 - Leskovets,
 - Selanovtsi,
 - Oryahovo,
- within municipality of Miziya:
 - Saraevo,
 - Miziya,
 - Voyvodovo,
 - Sofronievo,
- within municipality of Kozloduy:
 - Harlets,
 - Glozhene,
 - Butan,
 - Kozloduy,

in Montana region:

- within municipality of Valtchedram:
 - Dolni Tzibar,
 - Gorni Tzibar,
 - Ignatovo,
 - Zlatiya,
 - Razgrad,
 - Botevo,
 - Valtchedram,
 - Mokresh,
- within municipality Lom:
 - Kovatchitza,
 - Stanevo,
 - Lom,
 - Zemphyr,
 - Dolno Linevo,
 - Traykovo,
 - Staliyska mahala,
 - Orsoya,

- Slivata,
- Dobri dol,
- within municipality of Brusartsi:
 - Vasilyovtzi,
 - Dondukovo,
- in Vidin region:
 - within municipality of Ruzhintsi:
 - Dinkovo,
 - Topolovets,
 - Drenovets,
 - within municipality of Dimovo:
 - Artchar,
 - Septemvriytzi,
 - Yarlovitza,
 - Vodnyantzi,
 - Shipot,
 - Izvor,
 - Mali Drenovetz,
 - Lagoshevtzi,
 - Darzhanitza,
 - within municipality of Vidin:
 - Vartop,
 - Botevo,
 - Gaytantsi,
 - Tzar Simeonovo,
 - Ivanovtsi,
 - Zheglitza,
 - Sinagovtsi,
 - Dunavtsi,
 - Bukovets,
 - Bela Rada,
 - Slana bara,
 - Novoseltsi,
 - Ruptzi,
 - Akatsievo,
 - Vidin,
 - Inovo,
 - Kapitanovtsi,
 - Pokrayna,
 - Antimovo,
 - Kutovo,
 - Slanotran,

- Koshava,
- Gomotartsi.

3. Estonia

Następujące obszary w Estonii:

- Hiniu maakond.

4. Węgry

Następujące obszary na Węgrzech:

- Borsod-Abaúj-Zemplén megye 651100, 651300, 651400, 651500, 651610, 651700, 651801, 651802, 651803, 651900, 652000, 652200, 652300, 652601, 652602, 652603, 652700, 652900, 653000, 653100, 653200, 653300, 653401, 653403, 653500, 653600, 653700, 653800, 653900, 654000, 654201, 654202, 654301, 654302, 654400, 654501, 654502, 654600, 654700, 654800, 654900, 655000, 655100, 655200, 655300, 655500, 655600, 655700, 655800, 655901, 655902, 656000, 656100, 656200, 656300, 656400, 656600, 657300, 657400, 657500, 657600, 657700, 657800, 657900, 658000, 658201, 658202 és 658403 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye 900750, 901250, 901260, 901270, 901350, 901551, 901560, 901570, 901580, 901590, 901650, 901660, 901750, 901950, 902050, 902150, 902250, 902350, 902450, 902550, 902650, 902660, 902670, 902750, 903250, 903650, 903750, 903850, 904350, 904750, 904760, 904850, 904860, 905360, 905450 és 905550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Heves megye 702550, 703350, 703360, 703450, 703550, 703610, 703750, 703850, 703950, 704050, 704150, 704250, 704350, 704450, 704550, 704650, 704750, 704850, 704950, 705050, és 705350 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750250, 750260, 750350, 750450, 750460, 750550, 750650, 750750, 750850, 750950, 751150, 752150 és 755550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 552010, 552150, 552250, 552350, 552450, 552460, 552520, 552550, 552610, 552620, 552710, 552850, 552860, 552950, 552970, 553050, 553110, 553250, 553260, 553350, 553650, 553750, 553850, 553910 és 554050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 571250, 571350, 571550, 571610, 571750, 571760, 572250, 572350, 572550, 572850, 572950, 573360, 573450, 580050 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 851950, 852350, 852450, 852550, 852750, 853560, 853650, 853751, 853850, 853950, 853960, 854050, 854150, 854250, 854350, 855350, 855450, 855550, 855650, 855660 és 855850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Aizputes novads Aizputes, Cīravas, Lažas, Kazdangas pagasts un Aizputes pilsēta,
- Alsungas novads,
- Durbe novads Dunalkas un Tadaikų pagasts,
- Kuldīga novads Gudenieku pagasts,
- Pāvilostas novads Sakas pagasts un Pāvilostas pilsēta,
- Stopiņu novads daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Daugulupes ielas un Daugulupītes,
- Ventspils novads Jūrkalnes pagasts,
- Grobiņas novads Bārtas un Gaviezes pagasts,
- Rucavas novads Dunikas pagasts.

6. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Jurbarko rajono savivaldybė: Smalininkų ir Viešvilės seniūnijos,

- Kelmės rajono savivaldybė: Kelmės, Kelmės apylinkių, Kražių, Kukečių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 2128 ir į vakarus nuo kelio Nr. 2106, Liolių, Pakražančio seniūnijos, Tytuvėnų seniūnijos dalis į vakarus ir šiaurę nuo kelio Nr. 157 ir į vakarus nuo kelio Nr. 2105 ir Tytuvėnų apylinkių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 157 ir į vakarus nuo kelio Nr. 2105, ir Vaiguvos seniūnijos,
- Pagėgių savivaldybė,
- Plungės rajono savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Girkalnio ir Kalnujų seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr A1, Nemakščių, Paliepių, Raseinių, Raseinių miesto ir Viduklės seniūnijos,
- Rietavo savivaldybė,
- Skuodo rajono savivaldybė,
- Šilalės rajono savivaldybė,
- Šilutės rajono savivaldybė: Juknaičių, Kintų, Šilutės ir Usėnų seniūnijos,
- Tauragės rajono savivaldybė: Lauksargių, Skaudvilės, Tauragės, Mažonų, Tauragės miesto ir Žygaičių seniūnijos.

7. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Ruciane – Nida w powiecie piskim,
- część gminy Miłki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63, część gminy Ryn położona na południe od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn, część gminy Giżycko położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 59 biegnącą od zachodniej granicy gminy do granicy miasta Giżycko, na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od południowej granicy gminy do granicy miasta Giżycko i na południe od granicy miasta Giżycko w powiecie giżyckim,
- gminy Mikołajki, Piecki, część gminy Sorkwity położona na południe od drogi nr 16 i część gminy wiejskiej Mrągowo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 16 biegnącą od zachodniej granicy gminy do granicy miasta Mrągowo oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 59 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Mrągowo w powiecie mrągowskim,
- gminy Dźwierzuty, Rozogi i Świętajno w powiecie szczycieńskim,
- gminy Gronowo Elbląskie, Markusy, Rychliki, część gminy Elbląg położona na wschód i na południe od granicy powiatu miejskiego Elbląg i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 biegnącą od granicy powiatu miejskiego Elbląg do wschodniej granicy gminy Elbląg i część gminy Tolkmicko niewymieniona w części II załącznika w powiecie elbląskim oraz strefa wód przybrzeżnych Zalewu Wiślanego i Zatoki Elbląskiej,
- gminy Barczewo, Biskupiec, Dobrze Miasto, Dywity, Jonkowo, Świątki i część gminy Jeziorany położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 593 w powiecie olsztyńskim,
- gminy Łukta, Miłakowo, Małdyty, Miłomłyn i Morąg w powiecie ostródzkim,
- gmina Zalewo w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Rudka, Wyszki, część gminy Brańsk położona na północ od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk i miasto Brańsk w powiecie bielskim,
- gmina Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
- gminy Kolno z miastem Kolno, Mały Płock i Turośl w powiecie kolneńskim,
- gmina Poświętne w powiecie białostockim,
- gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo, Ciechanowiec, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Miastkowo, Nowogród, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat zambrowski;

w województwie mazowieckim:

- gminy Ceranów, Kosów Lacki, Sabnie, Sterdyń, część gminy Bielany położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,

- gminy Grębków, Korytnica, Liw, Łochów, Miedzna, Sadowne, Stoczek, Wierzbo i miasto Węgrów w powiecie węgrowskim,
 - gminy Rzekuń, Troszyn, Lelis, Czerwin, Łyse i Goworowo w powiecie ostrołęckim,
 - powiat miejski Ostrołęka,
 - powiat ostrowski,
 - gminy Karniewo, Maków Mazowiecki, Rzewnie i Szelków w powiecie makowskim,
 - gmina Krasne w powiecie przasnyskim,
 - gminy Bodzanów, Bulkowo, Mała Wieś, Staroźreby i Wyszogród w powiecie plockim,
 - gminy Ciechanów z miastem Ciechanów, Głinojeck, Gołymín – Ośrodek, Ojrzeń, Opinogóra Górna i Sońsk w powiecie ciechanowskim,
 - gminy Baboszewo, Dzierżążnia, Naruszewo, Płońsk z miastem Płońsk i Sochocin w powiecie płońskim,
 - gminy Gzy, Obryte, Zatory, Pułtusk i część gminy Winnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
 - gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszków, Zabrodzie i część gminy Somianka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
 - gminy Jadów, Klembów, Poświętne, Strachówka i Tłuszcz w powiecie wołomińskim,
 - gminy Dobrze, Stanisławów, część gminy Jakubów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A2, część gminy Kałuszyn położona na północ od linii wyznaczonej przez drogi nr 2 i 92 i część gminy Mińsk Mazowiecki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A2 w powiecie mińskim,
 - gminy Garbatka Letnisko, Gniewoszków i Sieciechów w powiecie kozienickim,
 - gminy Baranów i Jaktorów w powiecie grodziskim,
 - powiat żyrardowski,
 - gminy Belsk Duży, Błędów, Goszczyn i Mogielnica w powiecie grójeckim,
 - gminy Białobrzegi, Promna, Stara Błotnica, Wyśmierzyce i część gminy Stromiec położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 48 w powiecie białobrzeskim,
 - gminy Jedlińsk, Jastrzębia i Pionki z miastem Pionki w powiecie radomskim,
 - gminy Iłów, Nowa Sucha, Rybno, część gminy Teresin położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 92, część gminy wiejskiej Sochaczew położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 i część miasta Sochaczew położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez drogi nr 50 i 92 w powiecie sochaczewskim,
 - gmina Policzna w powiecie zwoleńskim,
 - gmina Solec nad Wisłą w powiecie lipskim;
- w województwie lubelskim:
- gminy Bełżyce, Borzechów, Bychawa, Niedrzwica Duża, Jastków, Konopnica, Strzyżewice, Wysokie, Wojciechów i Zakrzew w powiecie lubelskim,
 - gminy Miączyn, Nielisz, Sitno, Komarów-Osada, Sulów, część gminy Szczepieszyn położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Szczepieszyn i część gminy wiejskiej Zamość położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie zamojskim,
 - powiat miejski Zamość,
 - gmina Jeziorzany i część gminy Kock położona na zachód od linii wyznaczonej przez rzekę Czarną w powiecie lubartowskim,
 - gminy Adamów i Serokomla w powiecie łukowskim,
 - gminy Nowodwór, Ryki, Ułęż i miasto Dęblin w powiecie ryckim,
 - gminy Janowiec, i część gminy wiejskiej Puławy położona na zachód od rzeki Wisły w powiecie puławskim,
 - gminy Chodel, Karczmiska, Łaziska, Opole Lubelskie, Poniatowa i Wilków w powiecie opolskim,
 - gminy Rudnik i Żółkiewka w powiecie krasnostawskim,
 - gminy Bełżec, Jarczów, Lubycza Królewska, Rachanie, Susiec, Ułhówek i część gminy Łaszczów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 852 w powiecie tomaszowskim,

- gminy Łukowa i Obsza w powiecie biłgorajskim,
 - gminy Kraśnik z miastem Kraśnik, Szastarka, Trzydnik Duży, Urzędów, Wilkołaz i Zakrzówek w powiecie kraśnickim,
 - gminy Modliborzyce i Potok Wielki w powiecie janowskim;
- w województwie podkarpackim:
- powiat lubaczowski,
 - gminy Laszki i Wiązownica w powiecie jarosławskim,
 - gminy Pysznica, Zaleszany i miasto Stalowa Wola w powiecie stalowowolskim,
 - gmina Gorzyce w powiecie tarnobrzeskim;
- w województwie świętokrzyskim:
- gminy Tarłów i Ożarów w powiecie opatowskim,
 - gminy Dwikozy, Zawichost i miasto Sandomierz w powiecie sandomierskim.

8. Rumunia

Następujące obszary w Rumunii:

- Județul Alba,
- Județul Cluj,
- Județul Harghita,
- Județul Hunedoara,
- Județul Iași,
- Județul Neamț,
- Județul Vâlcea,
- Restul județului Mehedinți care nu a fost inclus în Partea III cu următoarele comune:
 - Comuna Garla Mare,
 - Hinova,
 - Burila Mare,
 - Gruia,
 - Pristol,
 - Dubova,
 - Municipiul Drobeta Turnu Severin,
 - Eselnița,
 - Salcia,
 - Devesel,
 - Svinița,
 - Gogoșu,
 - Simian,
 - Orșova,
 - Obârșia Closani,
 - Baia de Aramă,
 - Bala,
 - Florești,
 - Broșteni,

- Corcova,
- Isverna,
- Balta,
- Podeni,
- Cireșu,
- Ilovița,
- Ponoarele,
- Ilovăț,
- Patulele,
- Jiana,
- Iyvoru Bârzii,
- Malovat,
- Bălvănești,
- Breznița Ocol,
- Godeanu,
- Padina Mare,
- Corlățel,
- Vânju Mare,
- Vânjuleț,
- Obârșia de Câmp,
- Vânători,
- Vladaia,
- Punghina,
- Cujmir,
- Oprișor,
- Dârvari,
- Căzănești,
- Husnicioara,
- Poroina Mare,
- Prunișor,
- Tămna,
- Livezile,
- Rogova,
- Voloiac,
- Sisești,
- Sovarna,
- Bălăcița,
- Județul Gorj,
- Județul Suceava,
- Județul Mureș,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin.

CZĘŚĆ II

1. Belgia

Następujące obszary w Belgii:

w prowincji Luksemburg:

- obszar jest ograniczony zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara przez:
- La frontière avec la France au niveau de Florenville,
- La N85 jusque son intersection avec la N894 au niveau de Florenville,
- La N894 jusque son intersection avec la rue de la Motte,
- La rue de la Motte jusque son intersection avec la rue de Neufchâteau,
- La rue de Neufchâteau,
- La rue des Bruyères jusque son intersection avec la rue de la Gaume,
- La rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue de l'Accord,
- La rue de l'Accord,
- La rue du Fet,
- La N40 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusque son intersection avec la N81 au niveau de Weyler,
- La N81 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusque son intersection avec la N88 au niveau d'Aubange,
- La N88 jusque son intersection avec la N811,
- La N811 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la N871,
- La N871 jusque son intersection avec la N87 au niveau de Rouvroy,
- La N87 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. Bułgaria

Następujące obszary w Bułgarii:

in Varna region:

- within municipality of Beloslav:
 - Razdelna,
- within municipality of Devnya:
 - Devnya,
 - Povelyanovo,
 - Padina,
- within municipality of Vetrino:
 - Gabarnitsa,
- within municipality of Provadiya:
 - Staroselets,
 - Petrov dol,
 - Provadiya,
 - Dobrina,
 - Manastir,
 - Zhitnitsa,
 - Tutrakantsi,

- Bozveliysko,
- Barzitsa,
- Tchayka,
- within municipality of Avren:
 - Trastikovo,
 - Sindel,
 - Avren,
 - Kazashka reka,
 - Yunak,
 - Tsarevtsi,
 - Dabravino,
- within municipality of Dalgopol:
 - Tsonevo,
 - Velichkovo,
- within municipality of Dolni chiflik:
 - Nova shipka,
 - Goren chiflik,
 - Pchelnik,
 - Venelin,
- in Silistra region:
 - within municipality of Kaynardzha:
 - Voynovo,
 - Kaynardzha,
 - Kranovo,
 - Zarnik,
 - Dobrudzhanka,
 - Golesh,
 - Svetoslav,
 - Polkovnik Cholakovo,
 - Kamentzi,
 - Gospodinovo,
 - Davidovo,
 - Sredishte,
 - Strelkovo,
 - Poprusanovo,
 - Posev,
 - within municipality of Alfatar:
 - Alfatar,
 - Alekovo,
 - Bistra,
 - Kutlovitza,
 - Tzar Asen,
 - Chukovetz,
 - Vasil Levski,

— within municipality of Silistra:

- Glavan,
- Silistra,
- Aydemir,
- Babuk,
- Popkralevo,
- Bogorovo,
- Bradvari,
- Sratzimir,
- Bulgarka,
- Tsenovich,
- Sarpovo,
- Srebarna,
- Smiletz,
- Profesor Ishirkovo,
- Polkovnik Lambrinovo,
- Kalipetrovo,
- Kazimir,
- Yordanovo,

— within municipality of Sitovo:

- Dobrotitza,
- Lyuben,
- Slatina,

— within municipality of Dulovo:

- Varbino,
- Polkovnik Taslakovo,
- Kolobar,
- Kozyak,
- Mezhden,
- Tcherkovna,
- Dulovo,
- Razdel,
- Tchernik,
- Poroyno,
- Vodno,
- Zlatoklas,
- Tchernolik,

in Dobrich region:

— within municipality of Krushari:

- Kapitan Dimitrovo,
- Ognyanovo,
- Zimnitza,
- Gaber,

— within municipality of Dobrich-selska:

- Altsek,
- Vodnyantsi,
- Feldfebel Denkovo,
- Hitovo,

— within municipality of Tervel:

- Brestnitza,
- Kolartzi,
- Angelariy,
- Balik,
- Bezmer,
- Bozhan,
- Bonevo,
- Voynikovo,
- Glavantsi,
- Gradnitsa,
- Guslar,
- Kableschkovo,
- Kladentsi,
- Kochmar,
- Mali izvor,
- Nova Kamena,
- Onogur,
- Polkovnik Savovo,
- Popgruevo,
- Profesor Zlatarski,
- Sartents,
- Tervel,
- Chestimenstko,

— within municipality Shabla:

- Shabla,
- Tyulenovo,
- Bozhanovo,
- Gorun,
- Gorichane,
- Prolez,
- Ezeretz,
- Zahari Stoyanovo,
- Vaklino,
- Granichar,
- Durankulak,
- Krapetz,
- Smin,

- Staevtsi,
- Tvarditsa,
- Chernomortzi,
- within municipality of Kavarna:
 - Balgarevo,
 - Bozhurets,
 - Vranino,
 - Vidno,
 - Irechek,
 - Kavarna,
 - Kamen briag,
 - Mogilishte,
 - Neykovo,
 - Poruchik Chunchchevo,
 - Rakovski,
 - Sveti Nikola,
 - Seltse,
 - Topola,
 - Travnik,
 - Hadzhi Dimitar,
 - Chelopechene.

3. Estonia

Następujące obszary w Estonii:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Węgry

Następujące obszary na Węgrzech:

- Heves megye 700150, 700250, 700260, 700350, 700450, 700460, 700550, 700650, 700750, 700850, 700860, 700950, 701050, 701111, 701150, 701250, 701350, 701550, 701560, 701650, 701750, 701850, 701950, 702050, 702150, 702250, 702260, 702350, 702450, 702750, 702850, 702950, 703050, 703150, 703250, 703370, 705150, 705250, 705450, 705510 és 705610 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 850950, 851050, 851150, 851250, 851350, 851450, 851550, 851560, 851650, 851660, 851751, 851752, 852850, 852860, 852950, 852960, 853050, 853150, 853160, 853250, 853260, 853350, 853360, 853450, 853550, 854450, 854550, 854560, 854650, 854660, 854750, 854850, 854860, 854870, 854950, 855050, 855150, 855250, 855460, 855750, 855950, 855960, 856051, 856150, 856250, 856260, 856350, 856360, 856450, 856550, 856650, 856750, 856760, 856850, 856950, 857050, 857150, 857350, 857450, 857650, valamint 850150, 850250, 850260, 850350, 850450, 850550, 852050, 852150, 852250 és 857550, továbbá 850650, 850850, 851851 és 851852 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 550110, 550120, 550130, 550210, 550310, 550320, 550450, 550460, 550510, 550610, 550710, 550810, 550950, 551010, 551150, 551160, 551250, 551350, 551360, 551450, 551460, 551550, 551650, 551710, 551810, 551821, 552360 és 552960 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Borsod-Abaúj-Zemplén megye 650100, 650200, 650300, 650400, 650500, 650600, 650700, 650800, 650900, 651000, 651200, 652100, 655400, 656701, 656702, 656800, 656900, 657010, 657100, 658100, 658310, 658401, 658402, 658404, 658500, 658600, 658700, 658801, 658802, 658901, 658902, 659000, 659100, 659210, 659220, 659300, 659400, 659500, 659601, 659602, 659701, 659800, 659901, 660000, 660100, 660200, 660400, 660501, 660502, 660600 és 660800, valamint 652400, 652500 és 652800 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Hajdú-Bihar megye 900150, 900250, 900350, 900450, 900550, 900650, 900660, 900670, 901850, 900850, 900860, 900930, 900950, 901050, 901150, 901450, 902850, 902860, 902950, 902960, 903050, 903150, 903350, 903360, 903370, 903450, 903550, 904450, 904460, 904550, 904650 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Ādažu novads,
- Aizputes novads Kalvenes pagasts,
- Aglonas novads,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novads,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads Blīdenes pagasts, Remtes pagasta daļa uz austrumiem no autoceļa 1154 un P109,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cesvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novads,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,
- Durbes novads Durbes un Vecpils pagasts,
- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novads,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novads,
- Ilūkstes novads,
- Inčukalna novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,

- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novads,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novads,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Padures, Rendas, Kabiles, Rumbas, Kurmāles, Pelču, Snēpeles, Turlavas, Laidu un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novads,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novads,
- Priekules novads,
- Priekuļu novads,
- Raunas novads,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jelgava,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novads,
- Riebiņu novads,
- Rojas novads,

- Ropažu novads,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Salaspils novads,
- Saldus novada Novadnieku, Kursīšu, Zvārdes, Pampāļu, Šķēdes, Nīgrandes, Zaņas, Ezeres, Rubas, Jaunaucē un Vadakstes pagasts,
- Saulkrastu novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novads,
- Skrīveru novads,
- Skrundas novads,
- Smiltenes novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Daugulupes ielas un Daugulupītes,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tērvetes novads,
- Tukuma novads,
- Vaiņodes novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vārkavas novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltēnes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltēnes pilsēta,
- Viesītes novads,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

6. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,
- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė: Ventos ir Papilės seniūnijos,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Birštono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,

- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė: Kepalių, Kriukų, Saugėlaukio ir Satkūnų seniūnijos,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė,
- Kazlų Rūdos savivaldybė,
- Kelmės rajono savivaldybė: Tytuvėnų seniūnijos dalis į rytus ir pietus nuo kelio Nr. 157 ir į rytus nuo kelio Nr. 2105 ir Tytuvėnų apylinkių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 157 ir į rytus nuo kelio Nr. 2105, Užvenčio, Kukečių dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 2128 ir į rytus nuo kelio Nr. 2106, ir Šaukėnų seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybė,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Lazdijų rajono savivaldybė: Būdviečio, Kapčiamieščio, Krosnos, Kučiūnų ir Noragėlių seniūnijos,
- Marijampolės savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė: Šerkšnėnų, Sedos ir Židikų seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Ariogalos, Betygalos, Pajūrių, Šiluvos, Kalnujų seniūnijos ir Girkalnio seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. A1,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė: Šiaulių kaimiškoji seniūnija,
- Šilutės rajono savivaldybė: Rusnės seniūnija,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė: Batakių ir Gaurės seniūnijos,
- Telšių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

7. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki, Stare Juchy i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- gminy Godkowo, Milejewo, Młynary, Pasłęk, część gminy Elbląg położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 biegnącą od granicy powiatu miejskiego Elbląg do wschodniej granicy gminy Elbląg, i część obszaru lądowego gminy Tolkmicko położona na południe od linii brzegowej Zalewu Wiślanego i Zatoki Elbląskiej do granicy z gminą wiejską Elbląg w powiecie elbląskim,
- powiat miejski Elbląg,
- gmina Wydminy, część gminy Miłki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63, część gminy Ryn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn, część gminy wiejskiej Giżycko położona na zachód od zachodniej linii brzegowej jeziora Kisajno i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 59 biegnącą od zachodniej granicy gminy do granicy miasta Giżycko w powiecie giżyckim,
- powiat gołdapski,
- część gminy Węgorzewo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od południowo-wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 650, a następnie na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 650 biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 63 do skrzyżowania z drogą biegnącą do miejscowości Przysań i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Przysań, Pniewo, Kamionek Wielki, Radzieje, Dłużec w powiecie węgorzewskim,
- powiat olecki,
- gminy Orzysz, Biała Piska i Pisz w powiecie piskim,
- gminy Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie, Bisztynek, część gminy wiejskiej Bartoszyce położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 57 i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 57 biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 51 do południowej granicy gminy i miasto Bartoszyce w powiecie bartoszyckim,
- gmina Kolno i część gminy Jeziorany położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 593 w powiecie olsztyńskim,
- powiat braniewski,
- gminy Kętrzyn z miastem Kętrzyn, Reszel i część gminy Korsze położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na wschód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- powiat lidzbarski,
- część gminy Sorkwity położona na północ od drogi nr 16 i część gminy wiejskiej Mrągowo położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 16 biegnącą od zachodniej granicy gminy do granicy miasta Mrągowo oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 59 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Mrągowo w powiecie mrągowskim;

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,
- powiat sejneński,
- gminy Łomża, Piątnica, Jedwabne, Przytuły i Wizna w powiecie łomżyńskim,
- powiat miejski Łomża,
- gminy Mielnik, Nurzec – Stacja, Grodzisk, Drohiczyn, Dziadkowice, i Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim,
- gminy Białowieża, Czyże, Narew, Narewka, Hajnówka z miastem Hajnówka i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
- gminy Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,

- gminy Grabowo i Stawiski w powiecie kolneńskim,
 - gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Juchnowiec Kościelny, Łapy, Michałowo, Supraśl, Suraż, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
 - miasto Bielsk Podlaski, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski, na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski oraz na północ i północny zachód od granicy miasta Bielsk Podlaski, część gminy Boćki położona na zachód od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 i część gminy Brańsk położona na południe od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk w powiecie bielskim,
 - powiat suwalski,
 - powiat miejski Suwałki,
 - powiat augustowski,
 - powiat sokółski,
 - powiat miejski Białystok;
- w województwie mazowieckim:
- gminy Korczew, Kotuń, Paprotnia, Przesmyki, Wodynie, Skórzec, Mokobody, Mordy, Siedlce, Suchożebry i Zbuczyn w powiecie siedleckim,
 - powiat miejski Siedlce,
 - gminy Repki, Jabłonna Lacka, część gminy Bielany położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
 - powiat łosicki,
 - gminy Brochów, Młodzieszyn, część gminy Teresin położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92, część gminy wiejskiej Sochaczew położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 i część miasta Sochaczew położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr 50 i 92 w powiecie sochaczewskim,
 - powiat nowodworski,
 - gminy Czerwińsk nad Wisłą, Joniec, Naruszewo Nowe Miasto i Załuski w powiecie płońskim,
 - gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
 - gminy Dąbrówka, Kobyłka, Marki, Radzymin, Wołomin, Zielonka i Ząbki w powiecie wołomińskim,
 - część gminy Somianka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
 - gminy Cegłów, Dębe Wielkie, Halinów, Latowicz, Mrozy, Siennica, Sulejówek, część gminy Jakubów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr A2, część gminy Kałuszyn położona na południe od linii wyznaczonej przez drogi nr 2 i 92 i część gminy Mińsk Mazowiecki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr A2 i miasto Mińsk Mazowiecki w powiecie mińskim,
 - powiat garwoliński,
 - powiat otwocki,
 - powiat warszawski zachodni,
 - powiat legionowski,
 - powiat piaseczyński,
 - powiat pruszkowski,
 - gminy Chynów, Grójec, Jasieniec, Pniewy i Warka w powiecie grójeckim,
 - gminy Milanówek, Grodzisk Mazowiecki, Podkowa Leśna i Żabia Wola w powiecie grodziskim,
 - gminy Grabów nad Pilicą, Magnuszew, Głowaczów, Kozienice w powiecie kozienickim,
 - część gminy Stromiec położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 48 w powiecie białobrzeskim,
 - powiat miejski Warszawa;

w województwie lubelskim:

- gminy Borki, Czemierniki, Kąkolewnica, Komarówka Podlaska, Wohyń i Radzyń Podlaski z miastem Radzyń Podlaski w powiecie radzyńskim,
- gminy Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Krzywda, Stanin, część gminy wiejskiej Łuków położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,
- gminy Janów Podlaski, Kodeń, Tucznia, Leśna Podlaska, Rossosz, Łomazy, Konstantynów, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie, Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie białskim,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- gmina Łęczna i część gminy Spiczyn położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 829 w powiecie łęczyńskim,
- część gminy Siemień położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 815 i część gminy Milanów położona na zachód od drogi nr 813 w powiecie parczewskim,
- gminy Niedźwiada, Ostrówek, Abramów, Firlej, Kamionka, Michów, Lubartów z miastem Lubartów i część gminy Kock położona na wschód od linii wyznaczonej przez rzekę Czarną, w powiecie lubartowskim,
- gminy Jabłonna, Krzczonów, Niemce, Garbów, Głusk i Wólka w powiecie lubelskim,
- powiat miejski Lublin,
- gminy Mełgiew, Rybczewice, Piaski i miasto Świdnik w powiecie świdnickim,
- gminy Fajslawice, Gorzków, i część gminy Łopiennik Górny położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17 w powiecie krasnostawskim,
- gminy Dołhobyczów, Mircze, Trzeszczany, Werbkowice i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 i miasto Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,
- gmina Telatyn, Tyszowce i część gminy Łaszczów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 852 w powiecie tomaszowskim,
- część gminy Wojsławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy przez miejscowość Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,
- gmina Grabowiec i część gminy Skierbieszów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843 w powiecie zamojskim,
- gminy Markuszów, Nałęczów, Kazimierz Dolny, Końskowola, Kurów, Wąwolnica, Żyrzyn, Baranów, część gminy wiejskiej Puławy położona na wschód od rzeki Wisły i miasto Puławy w powiecie puławskim,
- gminy Annopol, Dzierzkowice i Gościeradów w powiecie kraśnickim,
- gmina Józefów nad Wisłą w powiecie opolskim,
- gminy Kłoczew i Stężycza w powiecie ryckim;

w województwie podkarpackim:

- gminy Radomyśl nad Sanem i Zaklików w powiecie stalowowolskim.

8. Rumunia

Następujące obszary w Rumunii:

- Restul județului Maramureș care nu a fost inclus în Partea III cu următoarele comune:
 - Comuna Vișeu de Sus,
 - Comuna Moisei,
 - Comuna Borșa,
 - Comuna Oarța de Jos,
 - Comuna Suciul de Sus,
 - Comuna Coroieni,
 - Comuna Târgu Lăpuș,

- Comuna Vima Mică,
- Comuna Boiu Mare,
- Comuna Valea Chioarului,
- Comuna Ulmeni,
- Comuna Băsești,
- Comuna Baia Mare,
- Comuna Tăuții Magherăuș,
- Comuna Cicărlău,
- Comuna Seini,
- Comuna Ardușat,
- Comuna Farcasa,
- Comuna Salsig,
- Comuna Asuaju de Sus,
- Comuna Băița de sub Codru,
- Comuna Bicăz,
- Comuna Grosi,
- Comuna Recea,
- Comuna Baia Sprie,
- Comuna Sisesti,
- Comuna Cernesti,
- Copalnic Mănăstur,
- Comuna Dumbrăvița,
- Comuna Căpseni,
- Comuna Șomcuța Mare,
- Comuna Sacaleșeni,
- Comuna Remetea Chioarului,
- Comuna Mireșu Mare,
- Comuna Ariniș,
- Județul Bistrița-Năsăud.

CZĘŚĆ III

1. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Brocēnu novada Cieceres un Gaiķu pagasts, Remtes pagasta daļa uz rietumiem no autoceļa 1154 un P109, Brocēnu pilsēta,
- Saldus novada Saldus, Zirņu, Lutriņu un Jaunlutriņu pagasts, Saldus pilsēta.

2. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Akmenės rajono savivaldybė: Akmenės, Kruopių, Naujosios Akmenės kaimiškoji ir Naujosios Akmenės miesto seniūnijos,
- Joniškio rajono savivaldybė: Gaižaičių, Gataučių, Joniškio, Rudiškių, Skaistgirio, Žagarės seniūnijos,
- Lazdijų rajono savivaldybė: Lazdijų miesto, Lazdijų, Seirijų, Šeštokų, Šventezerio ir Veisiejų seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių, Tirkšlių ir Viekšnių seniūnijos,
- Šiaulių rajono savivaldybės: Bubių, Ginkūnų, Gruzdžių, Kairių, Kuršėnų kaimiškoji, Kuršėnų miesto, Kužių, Meškuičių, Raudėnų ir Šakynos seniūnijos.

3. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Sępólno i część gminy wiejskiej Bartoszyce położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 57 i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 57 biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 51 do południowej granicy gminy w powiecie bartoszyckim,
- gminy Srokowo, Barciany i część gminy Korsze położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącej miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na zachód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- gminy Budry, Pozezdrze i część gminy Węgorzewo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od południowo-wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 650, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 650 biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 63 do skrzyżowania z drogą biegnącą do miejscowości Przysań i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Przysań, Pniewo, Kamionek Wielki, Radzieje, Dłużec w powiecie węgorzewskim,
- gmina Kruklanki, część gminy Giżycko położona na wschód od zachodniej linii brzegowej jeziora Kisajno do granic miasta Giżycko oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr nr 63 biegnącą od południowo-wschodniej granicy miasta Giżycko do południowej granicy gminy Giżycko i, miasto Giżycko w powiecie giżyckim,

w województwie podlaskim:

- gmina Orla, część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski i część gminy Boćki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,
- gminy Kleszczele, Czeremcha i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
- gmina Milejczyce w powiecie siemiatyckim;

w województwie mazowieckim:

- gminy Domanice i Wiśniew w powiecie siedleckim,

w województwie lubelskim:

- gminy Białopole, Dubienka, Chełm, Leśniowice, Wierzbica, Sawin, Ruda Huta, Dorohusk, Kamień, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze, Żmudź i część gminy Wojsławice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,
- powiat miejski Chełm,
- gminy Izbica, Kraśniczyn, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Siennica Różana i część gminy Łopiennik Górny położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17 w powiecie krasnostawskim,
- gmina Stary Zamość i część gminy Skierbieszów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843 w powiecie zamojskim,
- gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Urszulín, Stary Brus, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
- gminy Cyców, Ludwin, Puchaczów, Milejów i część gminy Spiczyn położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 829 w powiecie łęczyńskim,
- gmina Trawniki w powiecie świdnickim,
- gminy Jabłoń, Podedwórze, Dębowa Kłoda, Parczew, Sosnowica, część gminy Siemień położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 815 i część gminy Milanów położona na wschód od drogi nr 813 w powiecie parczewskim,
- gminy Sławatycze, Sosnówka, i Wisznice w powiecie bialskim,

- gmina Ulan Majorat w powiecie radzyńskim,
- gminy Ostrów Lubelski, Serniki i Uścimów w powiecie lubartowskim,
- gmina Wojcieszków i część gminy wiejskiej Łuków położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków, a następnie na północ, zachód, południe i wschód od linii stanowiącej północną, zachodnią, południową i wschodnią granicę miasta Łuków do jej przecięcia się z drogą nr 806 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków w powiecie łukowskim,
- gminy Horodło, Uchanie i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 biegnącą od zachodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów do granicy miasta Hrubieszów oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 biegnącą od wschodniej granicy miasta Hrubieszów do wschodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,

4. Rumunia

Następujące obszary w Rumunii:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- Judeţul Brăila,
- Judeţul Buzău,
- Judeţul Călăraşi,
- Judeţul Dâmboviţa,
- Judeţul Galaţi,
- Judeţul Giurgiu,
- Judeţul Ialomiţa,
- Judeţul Ilfov,
- Judeţul Prahova,
- Judeţul Sălaj,
- Judeţul Vaslui,
- Judeţul Vrancea,
- Judeţul Teleorman,
- Partea din judeţul Maramureş cu următoarele delimitări:
 - Comuna Petrova,
 - Comuna Bistra,
 - Comuna Repedea,
 - Comuna Poienile de sub Munte,
 - Comuna Vişeu e Jos,
 - Comuna Ruscova,
 - Comuna Leordina,
 - Comuna Rozavlea,
 - Comuna Strâmtura,
 - Comuna Bârsana,

- Comuna Rona de Sus,
- Comuna Rona de Jos,
- Comuna Bocoiu Mare,
- Comuna Sighetu Marmației,
- Comuna Sarasau,
- Comuna Câmpulung la Tisa,
- Comuna Săpânța,
- Comuna Remeti,
- Comuna Giulești,
- Comuna Ocna Șugatag,
- Comuna Desești,
- Comuna Budești,
- Comuna Băiuț,
- Comuna Căvnic,
- Comuna Lăpuș,
- Comuna Dragomirești,
- Comuna Ieud,
- Comuna Săliștea de Sus,
- Comuna Săcel,
- Comuna Călinești,
- Comuna Vadu Izei,
- Comuna Botiza,
- Comuna Bogdan Vodă,
- Localitatea Groșii Țibileșului, comuna Suciul de Sus,
- Localitatea Vișeu de Mijloc, comuna Vișeu de Sus,
- Localitatea Vișeu de Sus, comuna Vișeu de Sus.
- Partea din județul Mehedinți cu următoarele comune:
 - Comuna Strehăia,
 - Comuna Greci,
 - Comuna Brejnita Motru,
 - Comuna Butoiești,
 - Comuna Stângăceaua,
 - Comuna Grozești,
 - Comuna Dumbrava de Jos,
 - Comuna Băcles,
 - Comuna Bălăcița,
- Județul Argeș,
- Județul Olt,
- Județul Dolj,
- Județul Arad,
- Județul Timiș,
- Județul Covasna,

- Județul Brașov,
- Județul Botoșani.

CZĘŚĆ IV

Włochy

Następujące obszary we Włoszech:

- tutto il territorio della Sardegna.”
-

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do dyrektywy Rady 2013/59/Euratom z dnia 5 grudnia 2013 r. ustanawiającej podstawowe normy bezpieczeństwa w celu ochrony przed zagrożeniami wynikającymi z narażenia na działanie promieniowania jonizującego oraz uchylająca dyrektywy 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom i 2003/122/Euratom

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 13 z dnia 17 stycznia 2014 r.)

Strona 41, tytuł załącznika III:

zamiast: „Wartości aktywności określające źródła wysokoaktywne, o których mowa w art. 4 pkt 43”,

powinno być: „Wartości aktywności określające źródła wysokoaktywne, o których mowa w art. 4 pkt 41”.

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



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL