



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.9.2016 r.
COM(2016) 491 final

2016/0236 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**ustanawiające unijny system certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w
lotnictwie**

{SWD(2016) 259 final}

{SWD(2016) 261 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Cel wniosku

Celem niniejszego wniosku jest przyczynienie się do prawidłowego funkcjonowania unijnego rynku wewnętrznego i zwiększenia konkurencyjności przemysłu UE na rynkach światowych poprzez ustanowienie unijnego systemu certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie.

Bardziej konkurencyjny unijny sektor bezpieczeństwa będzie w stanie oferować rozwiązania technologiczne, które poprawią w czynny sposób bezpieczeństwo europejskich obywateli oraz zwiększą zdolność społeczeństwa europejskiego do zapobiegania zagrożeniom dla bezpieczeństwa i reagowania na nie.

System certyfikacji ustanowiony niniejszym wnioskiem opiera się na wspólnym procesie oceny (CEP), który został opracowany w ramach Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) na potrzeby oceny zgodności sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie z obowiązującymi wymogami eksploatacyjnymi ustanowionymi na poziomie UE, i na uzupełniającej go procedurze akredytacji jednostek oceniających zgodność. Celem jest ustanowienie jednolitego unijnego systemu certyfikacji opierającego się na homologacji typu UE i wydawaniu przez producentów świadectw zgodności, które będą ważne we wszystkich państwach członkowskich UE, zgodnie z zasadą wzajemnego uznawania.

• Kontekst ogólny

Sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie oznacza sprzęt wykorzystywany do ochrony, który stosuje się do kontrolowania osób, bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego, dostaw, ładunków lotniczych i poczty lotniczej. Globalny rynek sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w sektorze ochrony lotnictwa ma znaczące rozmiary – jego roczne obroty wynoszą 14 mld euro, z czego 4,2 mld przypada na samą UE. Porty lotnicze i węzły transportu lotniczego stanowią ponadto sektory o najwyższym potencjale wzrostu w skali globalnej, dotyczy to zwłaszcza rynków azjatyckich.

Rozporządzenie (WE) nr 300/2008 ustanawia specyfikacje techniczne i wymogi eksploatacyjne w odniesieniu do sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie wykorzystywanego w portach lotniczych UE. Przepisy te opierają się na normach opracowanych przez Komisję, które są ciągle dostosowywane do zmieniających się scenariuszy zagrożeń i ocen ryzyka. Z uwagi na skutki dla bezpieczeństwa narodowego państw członkowskich, jakie mogłoby mieć ich powszechne ujawnienie, normy te są niejawne i udostępnia się je wyłącznie tym jednostkom (osobom, przedsiębiorstwom, organizacjom itd.), które posiadają odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i należycie uzasadniły swoją potrzebę dostępu (udostępnianie na zasadzie ograniczonego dostępu).

Wspomnianym powyżej przepisom nie towarzyszy jednak wiążący prawnie, ogólnounijny system oceny zgodności, który zapewniałby przestrzeganie wymaganych norm we wszystkich portach lotniczych UE. Z tego względu sprzęt certyfikowany w jednym państwie członkowskim UE może być wprowadzony do obrotu tylko w tym państwie. Pozostałym państwom członkowskim przysługuje swoboda wyboru – mogą albo uznać tę certyfikację, albo zażądać ponownego zbadania sprzętu w celu sprawdzenia jego zgodności z wymogami określonymi w prawie UE, albo nawet uniemożliwić jego stosowanie na swoim terytorium.

Nie istnieje w każdym razie procedura automatycznego uznawania certyfikacji dokonanej przez pierwsze państwo członkowskie.

Państwa członkowskie, działając we współpracy z Komisją, rozwiązały częściowo ten problem poprzez opracowanie wspólnych metod badań dla szeregu kategorii sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, które są stosowane w ramach ECAC. W 2008 r. ECAC wprowadziła wspólny proces oceny (CEP) na potrzeby badań sprzętu do kontroli bezpieczeństwa wykorzystywanego w sektorze lotnictwa. Od czasu jego wprowadzenia dokonano szeregu przeglądów CEP i wprowadzono w nim wiele ulepszeń, ale aby można było w pełni wykorzystać jego potencjał, powinien on mieć prawnie wiążący charakter.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

W **Europejskiej agendzie bezpieczeństwa (COM(2015)185 final)** przyjętej przez Komisję Europejską w kwietniu 2015 r. podkreślono potrzebę posiadania konkurencyjnego unijnego sektora bezpieczeństwa, który może również przyczynić się do zwiększania autonomii UE w zaspokajaniu potrzeb w zakresie bezpieczeństwa. Unia promowała ponadto rozwój innowacyjnych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa, na przykład za pomocą norm i wspólnych certyfikatów. W Europejskiej agendzie bezpieczeństwa stwierdzono ponadto, że Komisja rozważa dalsze działania, takie jak wprowadzenie systemów alarmowych i urządzeń kontrolnych na lotniskach, w celu usunięcia barier dla jednolitego rynku i zwiększenia konkurencyjności unijnego sektora bezpieczeństwa na rynkach eksportowych.

Niniejszy wniosek przyczyni się do większej konkurencyjności europejskiego sektora bezpieczeństwa. Dzięki temu bardziej konkurencyjny sektor bezpieczeństwa mający siedzibę w UE będzie w stanie oferować bardziej innowacyjne i skuteczne rozwiązania, które poprawią bezpieczeństwo europejskich obywateli oraz przyczynią się w znacznym stopniu do odporności społeczeństwa europejskiego na zagrożenia dla bezpieczeństwa.

W kontekście celów niniejszego wniosku należy koniecznie wspomnieć **komunikat Komisji „Polityka w zakresie sektora bezpieczeństwa. Plan działania na rzecz innowacyjnego i konkurencyjnego sektora bezpieczeństwa” (COM(2012) 417)**. W szczególności, działanie 2 w ramach tego planu przewiduje: „Po szczegółowej analizie oceny skutków i konsultacjach z zainteresowanymi stronami Komisja przedstawiłaby dwa wnioski ustawodawcze: wniosek ustanawiający ogólnounijny zharmonizowany system certyfikacji urządzeń kontrolnych (do wykrywania) na lotniskach oraz wniosek ustanawiający ogólnounijny zharmonizowany system certyfikacji systemów alarmowych. Celem jest osiągnięcie wzajemnego uznawania systemów certyfikacji”.

Sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie jest objęty przepisami **rozporządzenia (WE) nr 300/2008**, które ustanawia wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, i w jego aktach wykonawczych, w szczególności **rozporządzeniu Komisji (UE) nr 185/2010**, ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

Ponieważ istnieją już szczegółowe wymogi eksploatacyjne i metody badań sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, niniejszy wniosek nie służy wprowadzeniu dodatkowych przepisów technicznych. Jego celem jest przyczynienie się do wdrożenia wspomnianych przepisów obowiązujących w tej dziedzinie polityki poprzez ustanowienie unijnego systemu certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa. System ten będzie przewidywać, że zgodność z wymogami eksploatacyjnymi musi zostać wykazana przez akredytowane laboratoria badawcze stosujące wspólną metodę badań, taką jak metoda opracowana w ramach ECAC.

Stworzenie skuteczne działającego systemu certyfikacji wymaga przyjęcia aktu prawnego, który ustanowi jego ramy.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek jest zgodny z głównymi politykami Unii w zakresie jednolitego rynku i swobodnego przepływu towarów. Przy jego opracowywaniu uwzględniono w szczególności **rozporządzenie (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 **decyzję nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r.** w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu.

Ponadto, wniosek jest zgodny z priorytetem Komisji Europejskiej dotyczącym zwiększenia konkurencyjności unijnych przedsiębiorstw poprzez ograniczenie fragmentacji na unijnych rynkach związanych z ochroną, który wskazał **przewodniczący Komisji Jean-Claude Juncker w swoich wytycznych politycznych** („Pogłębiony i bardziej sprawiedliwy rynek wewnętrzny oparty na wzmocnionej bazie przemysłowej”).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą działania UE jest art. 114 TFUE, dotyczący zbliżenia przepisów państw członkowskich w celu osiągnięcia celów art. 26 TFUE, tj. należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

- **Pomocniczość**

Cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i proceduralnych w zakresie homologacji typu UE sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie. Gdyby państwa członkowskie faktycznie zamierzały wprowadzić samodzielnie taką inicjatywę, dokonałyby już tego przy okazji tworzenia procesu CEP w ramach ECAC. Z uwagi na skalę i skutki planowanego działania polegającego na ustanowieniu systemu homologacji typu UE zapewniającego wzajemne uznawanie świadectw zgodności pomiędzy państwami członkowskimi może ono zostać podjęte tylko na szczeblu UE.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Proporcjonalność**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celów polegających na zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, a zarazem zwiększa konkurencyjność przemysłu UE w sektorze sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie.

Ponadto, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia unijnym producentom sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie równych warunków działania w stosunku do ich konkurentów z UE i innych rynków, ustanowienie wspólnego systemu służącego do certyfikacji tego sprzętu, wymaganej w przypadku ich sprzedaży lub wprowadzenia do użytku w UE, wydaje się być współmierne w stosunku do celu niniejszego wniosku.

- **Wybór instrumentu**

Podstawa prawna mająca zastosowanie w tym wypadku, tj. art. 114 TFUE, nie przewiduje określonej formy instrumentu prawnego.

Biorąc jednak pod uwagę cele wniosku, jego szczególny kontekst i treść, najodpowiedniejszym instrumentem do ustanowienia jasnych ram unijnego systemu certyfikacji opierających się na już istniejących rozporządzeniach 300/2008/WE i 185/2010/UE wydaje się być rozporządzenie, a nie dyrektywa.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Wniosek opiera się na szerokich konsultacjach z odpowiednimi zainteresowanymi stronami przeprowadzonych w ramach:

- otwartych **konsultacji społecznych w sprawie certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie**, które trwały od 5 marca 2013 r. do 10 czerwca 2013 r. Konsultacje opublikowano na stronie internetowej „Twój głos w Europie” i otrzymano na nie 37 odpowiedzi. Pomimo tego stosunkowo niewielkiego odzewu, wyniki konsultacji społecznych można uznać za reprezentacyjne, ponieważ wypowiedziały się w nich wszystkie główne grupy zainteresowanych stron (administracje krajowe, wszystkie typy przedsiębiorstw (w tym MŚP), laboratoria badawcze, operatorzy portów lotniczych itp.). Swoje wkład w konsultacje wniosły także najważniejsze stowarzyszenia z sektora lotnictwa, m.in. stowarzyszenia skupiające przewoźników lotniczych (reprezentujące ok. 240 przewoźników, którzy odpowiadają za 84 % całego ruchu lotniczego), stowarzyszenia przedsiębiorstw z sektora lotniczego (reprezentujące większość unijnych producentów) i szereg laboratoriów badawczych, które reprezentowały razem kilkaset zainteresowanych stron.
Główne wnioski płynące z konsultacji społecznych (które podsumowano w ocenie skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi) w pełni potwierdzają przyjęte podejście ustawodawcze;
- **warsztatów** zorganizowanych w dniu 25 września 2013 r. w nawiązaniu do konsultacji społecznych. W warsztatach wzięli udział przedstawiciele wszystkich zainteresowanych stron, w tym państw członkowskich, przemysłu, ECAC i użytkowników końcowych (Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych w Europie). Najważniejszym wynikiem warsztatów było podsumowanie wyników badań przedstawionych podczas pierwszej sesji (zob. następny akapit), zarówno pod kątem problemów, jak i możliwych rozwiązań.
- Pomimo faktu, że konsultacje społeczne, wspomniane warsztaty i przedstawienie oceny skutków były oddzielone w czasie, płynące z konsultacji wnioski dotyczące braku wspólnych, prawnie wiążących procedur w zakresie certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie w państwach członkowskich UE pozostają aktualne. Zostało to potwierdzone w dialogach ze wszystkimi właściwymi zainteresowanymi stronami, które miały miejsce w 2015 r.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Przygotowując ocenę skutków towarzyszącą niniejszemu wnioskowi, Komisja korzystała również z analizy zewnętrznej pt. „Study on security R&D in major 3rd countries” (Analiza sektora badawczo- rozwojowego w dziedzinie ochrony w najważniejszych państwach trzecich). W opracowaniu tym przeanalizowano szczegółowo programy certyfikacji i oceny zgodności w UE i na świecie. Obejmuje ono także ocenę skutków związanych z poszczególnymi wariantami strategicznymi zidentyfikowanymi przez Komisję. Wszystkie wnioski z analizy, które mają zastosowanie, zostały włączone do oceny skutków i odpowiednio uwzględnione przy opracowywaniu wniosku.

Przy opracowywaniu oceny skutków wzięto również pod uwagę badanie „**Detection Requirements and Testing Methodologies for Aviation Security Screening Devices in the EU and EFTA**” (Wymogi w zakresie wykrywania zagrożeń i metody badań sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie w UE i EFTA) wykonane przez Wspólne Centrum Badawcze (Instytut Materiałów Referencyjnych i Pomiarów w Geel) i opublikowane wiosną 2013 r.

- **Ocena skutków**

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy ocena skutków (*reference to be added*).

Została ona pozytywnie oceniona w dniu 3 lipca 2015 r. przez Radę ds. Kontroli Regulacyjnej działającą przy Komisji.

W kontekście oceny skutków opracowano pięć wariantów strategicznych.

1. „Scenariusz odniesienia” – Komisja nie przedstawi żadnej inicjatywy politycznej w przedmiotowej dziedzinie.
2. Zalecenie do państw członkowskich, aby uznawały wzajemnie swoje krajowe systemy certyfikacji lub korzystały ze wspólnego systemu oceny Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego.
3. Przepisy prawa – Komisja przygotowuje wniosek ustawodawczy, który umożliwi producentom wprowadzanie do obrotu i sprzedaż ich produktów w całej Unii po uzyskaniu certyfikacji w jednym państwie członkowskim.
 - 3.1. „Stare podejście” lub „pełna harmonizacja”, które przewidują wdrożenie systemu certyfikacji przez krajowe organy udzielające homologacji i opierają się na następujących szczegółowych specyfikacjach określonych w przepisach prawa: 1) wymogi eksploatacyjne mające zastosowanie do sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie; 2) wspólne metody badań; 3) akredytacja laboratoriów badawczych.
 - 3.2. „Nowe podejście”, które nie opiera się na szczegółowych specyfikacjach, ale na publicznie dostępnych normach. Ustanowiony w ten sposób system certyfikacji ograniczałby się do niezbędnych wymogów mających zastosowanie do sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, przedstawionych w ogólny sposób. Wariant ten został odrzucony, ponieważ istniejące unijne wymogi eksploatacyjne, na których opierałoby się to podejście, są niejawnie i nie mogą zostać podane do wiadomości publicznej.

- 3.3. System certyfikacji ustanowiony w ramach wariantu trzeciego – „podejście scentralizowane” byłby dosyć podobny jak w wariantcie 3.1, ale stosowałaby go centralnie agencja UE.

Preferowanym wariantem jest wariant nr 3.1 („stare podejście”), który miałby znaczący pozytywny wpływ, a jednocześnie cieszyłby się najszerzym poparciem wszystkich zainteresowanych stron, w tym państw członkowskich.

Zgodnie z tym wariantem certyfikacja sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie mogłaby być dokonywana tylko w jednym państwie członkowskim, ponieważ wydane świadectwo byłoby od razu ważne we wszystkich 28 państwach członkowskich UE. Zmiany te powinny zwiększyć ogólną efektywność rynku w sektorze sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie i miałyby pozytywny wpływ na swobodny przepływ towarów. Klienci (np. operatorzy portów lotniczych) powinni mieć większy wybór ofert – nie będą już musieli ograniczać się do sprzętu certyfikowanego w ich własnym państwie i będą mogli wybierać spośród wszystkich urządzeń do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie posiadających unijną certyfikację. Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia tylko jednej procedury certyfikacji powinno zmniejszyć obciążenie administracyjne producentów i skrócić czas potrzebny na wprowadzenie sprzętu do obrotu. Powinno to również wpłynąć korzystnie na konkurencyjność producentów europejskich na rynkach światowych, w szczególności w stosunku do ich konkurentów ze Stanów Zjednoczonych (szacowany wzrost sprzedaży wyniesie średnio 22 mln euro rocznie). Przewidywany wzrost konkurencyjności powinien doprowadzić do ogólnego wzrostu sprzedaży unijnych producentów w państwach trzecich, co przyniesie z kolei pozytywne skutki społeczne dzięki nowym miejscom pracy w tym sektorze.

Zniesienie potrzeby wielokrotnych badań sprzętu tego samego typu lub tej samej konfiguracji powinno zmniejszyć liczbę badań przeprowadzanych w ciągu roku przez pojedyncze laboratorium. Mniejsza liczba badań będzie się wiązać ze spadkiem dochodów tych laboratoriów. Skala tego spadku dochodów powinna być mniejsza niż opisane wcześniej oszczędności kosztów uzyskane przez producentów, ponieważ nie wszystkie koszty wiążą się bezpośrednio z ceną certyfikacji (np. wysyłka sprzętu)¹. Żaden wariant nie ma mierzalnego wpływu na środowisko. Ewentualna harmonizacja procedur certyfikacji nie zmieni w żaden sposób wpływu na środowisko, jaki wywierają obecnie procesy opracowywania, produkcji, badań czy transportu sprzętu. • Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Jak stwierdzono powyżej, jednym z dwóch głównych celów wniosku jest zwiększenie konkurencyjności unijnych producentów sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie na rynkach światowych.

W szczególności, niniejszy wniosek ma na celu zmniejszenie obciążeń regulacyjnych i skrócenie czasu potrzebnego na wprowadzenie sprzętu do obrotu dzięki zniesieniu potrzeby przeprowadzania wielokrotnych badań oraz wprowadzania modyfikacji wymaganych przez poszczególne państwa członkowskie; celem wniosku jest także stworzenie warunków sprzyjających inwestycjom w technologie ochrony lotnictwa.

Wniosek ten powinien także poprawić wizerunek unijnych produktów na rynku światowym dzięki wprowadzeniu etykiety potwierdzającej zgodność z wymogami regulacyjnymi UE, co zapewni unijnym producentom równe szanse w stosunku do przedsiębiorstw amerykańskich.

¹ Zob. rozdział 3.2.4 analizy „Study on security R&D in major 3rd countries”.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Opracowano należyty system monitorowania i oceny i włączono go do wniosku.

System ten przewiduje w szczególności, że Komisja będzie publikować co pięć lat ogólne sprawozdanie w sprawie wdrażania niniejszego rozporządzenia.

Sprawozdanie to będzie się opierać na wynikach ankiety przeprowadzonej wśród wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron, aby ocenić skuteczność i efektywność wdrażania rozporządzenia w kontekście jego celów operacyjnych.

Aby móc ocenić, czy wdrożenie rozporządzenia pomogło osiągnąć zakładane cele, w ankiecie zostaną uwzględnione następujące wskaźniki: ograniczenie kosztów prac badawczo-rozwojowych; zmniejszenie kosztów komercjalizacji; krótszy czas potrzebny na wprowadzenie sprzętu do obrotu; większa konkurencyjność względem dostawców spoza UE.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**ustanawiające unijny system certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Niniejsze rozporządzenie ma na celu zapewnienie swobodnego przepływu w obrębie Unii sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie.
- (2) Sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, taki jak wykrywacze metali, urządzenia do prześwietlania osób i systemy wykrywania materiałów wybuchowych, musi spełnić szereg wymogów eksploatacyjnych przed jego udostępnieniem lub wprowadzeniem do użytku. Zgodność z tymi wymogami jest obecnie oceniana indywidualnie przez poszczególne państwa członkowskie, a sprzęt certyfikowany w jednym państwie członkowskim może być udostępniany tylko na jego terytorium. W celu zwiększenia konkurencyjności europejskiego sektora bezpieczeństwa konieczne jest zapewnienie, aby taki sprzęt mógł swobodnie przemieszczać się w ramach rynku wewnętrznego.
- (3) Bardziej konkurencyjny unijny sektor bezpieczeństwa będzie oferować bardziej innowacyjne i skuteczne rozwiązania, które poprawią bezpieczeństwo europejskich obywateli oraz przyczynią się w znacznym stopniu do odporności społeczeństwa europejskiego na zagrożenia dla bezpieczeństwa. Działanie Unii może przyczynić się do tych celów przez usunięcie barier na rynku wewnętrznym i zwiększenie konkurencyjności unijnego sektora bezpieczeństwa w obszarach takich jak sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie poprzez wspieranie wspólnych procesów certyfikacji.
- (4) W swoim komunikacie do Parlamentu Europejskiego i Rady „**Polityka w zakresie sektora bezpieczeństwa. Plan działania na rzecz innowacyjnego i konkurencyjnego sektora bezpieczeństwa**” z lipca 2012 r.⁴ Komisja wskazała, że celowe jest stworzenie unijnego systemu certyfikacji sprzętu do kontroli

² Dz.U. C z, s. .

³ Dz.U. C z, s. .

⁴ ⁴ COM(2012) 417 final

bezpieczeństwa w lotnictwie, aby ograniczyć rozdrobnienie tego rynku, pobudzić wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy w Unii oraz zwiększyć ogólne bezpieczeństwo europejskiego społeczeństwa.

- (5) **Europejska agenda bezpieczeństwa**⁵ podkreśla potrzebę posiadania konkurencyjnego unijnego sektora bezpieczeństwa, który może również przyczynić się do zwiększania autonomii UE w zaspokajaniu potrzeb w zakresie bezpieczeństwa. Istnienie w UE solidnej, konkurencyjnej bazy przemysłowej i technologicznej jest zatem konieczne, aby poprawić bezpieczeństwo obywateli.
- (6) Niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić swobodny przepływ sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie w obrębie rynku wewnętrznego poprzez ustanowienie jednolitego systemu certyfikacji opierającego się na świadectwach zgodności ważnych we wszystkich państwach członkowskich. O ile sprzętowi towarzyszy takie świadectwo, nie powinny istnieć żadne ograniczenia w jego udostępnianiu lub wprowadzaniu do użytku na całym obszarze Unii.
- (7) Każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć organ odpowiedzialny za zatwierdzanie zgodności sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie poprzez wydanie świadectwa homologacji typu UE ważnego w całej Unii. Producenci sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie powinni móc swobodnie wybrać taki odpowiedzialny organ w dowolnym państwie członkowskim.
- (8) Aby uprościć dostęp do systemu certyfikacji i zwiększyć jego przejrzystość, każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć tylko jeden organ jako krajowy organ udzielający homologacji, nawet jeżeli w danym państwie kwestiami ochrony lotnictwa zajmuje się większa liczba organów.
- (9) Świadectwo homologacji typu UE powinno zaświadczać, że określony typ i określona konfiguracja sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego określonymi w szczególności w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008⁶.
- (10) Aby umożliwić swobodny przepływ sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie na całym obszarze Unii, producenci powinni mieć możliwość wydawania świadectw zgodności, które towarzyszyłyby wszystkim urządzeniom wyprodukowanym zgodnie z typem i konfiguracją objętymi świadectwem homologacji typu UE.
- (11) Sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie objęty świadectwem homologacji typu UE nie powinien już podlegać kolejnym ocenom w innych państwach członkowskich. W związku z tym jest ważne, aby ocena i badania były przeprowadzane w jednolity sposób w całej Unii. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem uwzględnić odpowiednio prace nad wspólnymi metodami badań prowadzone w ramach wspólnego systemu oceny Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego.
- (12) System certyfikacji wymaga zbadania sprzętu w celu oceny jego zgodności z normami. Takie badania powinny być prowadzone przez służby techniczne posiadające umiejętności i wiedzę techniczną niezbędne do przeprowadzania ocen zgodności przy użyciu odpowiednich wspólnych metod badań.

⁵ COM(2015) 185 final

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

- (13) Aby zapewnić skuteczność systemu certyfikacji i zwiększyć wzajemne zaufanie pomiędzy krajowymi organami homologacji, niniejsze rozporządzenie powinno określić wymogi dotyczące akredytacji tych służb technicznych.
- (14) Zgodność produkcji stanowi jedną z podstaw systemu homologacji typu UE. Producenci powinni być poddawani regularnym kontrolom służącym monitorowaniu zgodności produkcji przez organ udzielający homologacji lub przez odpowiednio wykwalifikowaną służbę techniczną wyznaczoną do tego celu.
- (15) Ważne jest zapewnienie jednolitego stosowania wspólnych metod testowania przez służby techniczne. W tym celu Komisja powinna ustanowić sektorową grupę służb technicznych i jej przewodniczyć. Grupa zapewniałaby niezbędną koordynację i współpracę pomiędzy wyznaczonymi służbami technicznymi, szkoliłaby ich personel i dbała o koordynację działań z państwami trzecimi.
- (16) W przypadku stwierdzenia, że sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie objęty świadectwem zgodności typu UE stanowi poważne zagrożenie dla użytkowników lub środowiska, a organ udzielający homologacji nie wykrył tego zagrożenia, państwo członkowskie powinno mieć możliwość zapobieżenia udostępnianiu lub wprowadzaniu do użytku tego sprzętu na swoim terytorium przez ograniczony czas, pod warunkiem, że ocena Komisji wykaże, że środek podjęty przez to państwo członkowskie jest zgodny z prawem unijnym.
- (17) W przypadku stwierdzenia, że sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, któremu towarzyszy świadectwo zgodności, jest niezgodny z typem i konfiguracją objętymi świadectwem homologacji typu UE, państwo członkowskie, które wydało to świadectwo homologacji typu, powinno podjąć niezbędne środki w celu zapewnienia, aby producent doprowadził sprzęt do zgodności, i poinformować o tych środkach pozostałe państwa członkowskie i Komisję.
- (18) W przypadku stwierdzenia, że sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, któremu towarzyszy świadectwo zgodności, jest niezgodny z typem i konfiguracją objętymi świadectwem homologacji typu UE wydanym przez inny organ udzielający homologacji, dane państwo członkowskie wstrzymuje tymczasowo udostępnianie lub wprowadzanie tego sprzętu do użytku na swoim terytorium i zwraca się do organu udzielającego homologacji, który wydał świadectwo homologacji typu UE, aby sprawdził, czy produkowany sprzęt nadal odpowiada homologowanemu typowi i homologowanej konfiguracji. Należy przewidzieć, że zainteresowany organ udzielający homologacji musi podjąć wymagane działanie najpóźniej w ciągu trzech miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku. Jeśli zainteresowany organ udzielający homologacji stwierdzi, że sprzęt jest zgodny z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją, powinien dołożyć starań w celu rozstrzygnięcia sporu. W międzyczasie obowiązują środki tymczasowe.
- (19) Z myślą o lepszym stanowieniu prawa i jego uproszczeniu, a także w celu uniknięcia konieczności nieustannego aktualizowania obowiązującego prawa unijnego dotyczącego specyfikacji technicznych, niniejsze rozporządzenie powinno zawierać odniesienia do obowiązujących norm i regulacji międzynarodowych, nie powielając ich w unijnych ramach prawnych.
- (20) W celu uproszczenia i przyspieszenia przyjęcia ustawodawstwa w zakresie homologacji typu wprowadzono nowe podejście regulacyjne, zgodnie z którym ustawodawca w drodze zwykłej procedury ustawodawczej ustanawia tylko podstawowe przepisy i zasady, natomiast ustanowienie dalszych szczegółów

technicznych deleguje na Komisję. W odniesieniu do istotnych wymogów niniejsze rozporządzenie powinno zatem określać jedynie przepisy administracyjne i ogólne wymogi proceduralne. Komisja powinna otrzymać uprawnienie do określania specyfikacji technicznych, w tym wspólnych metod badań i wymogów dotyczących akredytacji służb technicznych, które będą obowiązywać w ramach systemu certyfikacji ustanowionego niniejszym rozporządzeniem.

- (21) W celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o dalsze szczegóły techniczne należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby umożliwić uwzględnienie w niniejszym rozporządzeniu ewentualnego przyjęcia nowych wymogów eksploatacyjnych dotyczących sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie oraz postępów w wiedzy naukowej i technicznej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (22) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich wprowadzanie w życie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (23) Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania niniejszego rozporządzenia, w oparciu o informacje otrzymane od państw członkowskich.
- (24) W interesie przejrzystości, przewidywalności, racjonalności i uproszczenia oraz w celu zmniejszenia obciążeń dla producentów sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie niniejsze rozporządzenie powinno zawierać jedynie ograniczoną liczbę etapów wykonania wprowadzenia przepisów administracyjnych i ogólnych wymogów technicznych. Należy zapewnić sektorowi wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nowych przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz do specyfikacji technicznych i przepisów administracyjnych określonych w aktach delegowanych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia. Terminowe określenie wymogów ma istotne znaczenie dla zapewnienia producentom wystarczającego czasu początkowego na opracowanie, sprawdzenie i wdrożenie rozwiązań technicznych w zakresie produkcji seryjnej sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, a producentom i organom udzielającym homologacji w państwach członkowskich – na wprowadzenie niezbędnych systemów administracyjnych.
- (25) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i proceduralnych w zakresie homologacji typu sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie powinno wykroczać poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1 *Przedmiot*

Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy unijnego systemu certyfikacji sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie.

Artykuł 2 *Zakres zastosowania*

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie przeznaczonego na potrzeby lotnictwa cywilnego, który jest udostępniany lub wprowadzany do użytku w Unii.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do psów do wykrywania materiałów wybuchowych, gdy są one wykorzystywane jako alternatywne środki kontroli bezpieczeństwa.

Artykuł 3 *Definicje*

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- (1) „sprzęt do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie” lub „sprzęt” oznacza specjalistyczne urządzenia wykorzystywane, samodzielnie lub jako element systemu, do wykrywania przedmiotów zabronionych, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i w aktach uzupełniających lub wykonawczych do tego rozporządzenia;
- (1) „lotnictwo cywilne” oznacza każdą działalność lotniczą prowadzoną przez cywilne statki powietrzne, z wyjątkiem działań prowadzonych przez państwowe statki powietrzne, o których mowa w art. 3 konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- (2) „udostępnienie produktu na rynku” oznacza każde dostarczenie produktu w celu jego dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku unijnym w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- (3) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie produktu na rynku unijnym po raz pierwszy;
- (4) „wprowadzenie do użytku” oznacza wykorzystanie sprzętu zgodnie z jego przeznaczeniem po raz pierwszy w Unii;
- (5) „homologacja typu UE” oznacza procedurę, na podstawie której państwo członkowskie zaświadcza, że typ i konfiguracja sprzętu są zgodne z wymogami eksploatacyjnymi, o których mowa w załączniku I, oraz że spełniono wymogi proceduralne określone w niniejszym rozporządzeniu;

- (6) „wirtualna metoda testowania” oznacza symulacje komputerowe, które mogą, ale nie muszą wymagać interwencji człowieka, przeprowadzane w celu sprawdzenia zgodności sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie z wymogami eksploatacyjnymi, o których mowa w załączniku I;
- (7) „świadcstwo homologacji typu UE” oznacza dokument, w którym organ udzielający homologacji zaświadcza, że udzielono homologacji typu i konfiguracji sprzętu;
- (8) „świadcstwo zgodności” oznacza dokument zaświadczejący, że sprzęt został wyprodukowany zgodnie z typem i konfiguracją objętymi świadectwem homologacji typu UE.

Artykuł 4

Sprzedaż i dopuszczenie do użytku sprzętu

Państwa członkowskie nie mogą utrudniać udostępniania lub wprowadzania do użytku sprzętu, któremu towarzyszy ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 5. Państwa członkowskie nie nakładają dodatkowych wymogów odnoszących się do takiego sprzętu.

Artykuł 5

Obowiązki producentów

1. Producent wydaje świadectwo zgodności, które musi być dołączane do każdego urządzenia wyprodukowanego zgodnie z typem i konfiguracją objętymi świadectwem homologacji typu UE.
 2. Świadectwo zgodności musi być zgodne ze wzorem określonym w załączniku II i jest wydawane w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez zainteresowane państwo członkowskie. Każdy organ udzielający homologacji może zażądać od producenta przetłumaczenia świadectwa zgodności na język urzędowy lub języki urzędowe państwa członkowskiego, w którym mieści się ten organ.
 3. Producent wypełnia świadectwo zgodności w całości. Świadectwo zgodności nie zawiera ograniczeń dotyczących wykorzystania sprzętu.
 4. Świadectwo zgodności jest zaprojektowane przez producenta w taki sposób, aby zapobiec fałszerstwom.
- Duplikat świadectwa zgodności może zostać wydany na wniosek organu udzielającego homologacji. Duplikat świadectwa może zostać wydany wyłącznie przez producenta.
- Słowo „duplikat” musi być wyraźnie widoczne na pierwszej stronie każdego duplikatu świadectwa.
5. Wydając świadectwo zgodności, producent przyjmuje odpowiedzialność za zgodność sprzętu z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją.
 6. Producenci przechowują dokumentację techniczną i świadectwo zgodności przez okres co najmniej dziesięciu lat od wprowadzenia sprzętu do obrotu.
 7. Producent umieszcza na sprzęcie wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją znak i numer homologacji typu UE w taki sposób, aby były widoczne, czytelne i niemożliwe do usunięcia.
 8. Znak i numer homologacji typu UE są określone w załączniku III.

9. Producenci są zobowiązani zapewnić stosowanie procedur mających na celu zapewnienie zgodności produkcji. Należy odpowiednio uwzględnić zmiany projektu lub cech charakterystycznych sprzętu oraz zmiany w stosunku do wymogów eksploatacyjnych, zgodnie z którymi wydano świadectwo homologacji typu.

10. Producenci są zobowiązani zapewnić, aby ich sprzęt był opatrzony nazwą typu, numerem partii lub serii lub inną informacją umożliwiającą ich identyfikację, albo – w przypadku gdy wielkość lub charakter sprzętu to uniemożliwiają – aby wymagane informacje były umieszczone na jego opakowaniu lub w dokumencie załączonym do sprzętu.

11. Producenci są zobowiązani umieścić swoje nazwisko, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy i swój adres kontaktowy na sprzęcie albo – jeżeli ich umieszczenie na sprzęcie nie jest możliwe – na jego opakowaniu lub w załączonym do sprzętu dokumencie innym niż świadectwo zgodności. Adres musi wskazywać pojedynczy punkt, w którym można skontaktować się z producentem.

12. Producenci gwarantują dołączenie do produktu instrukcji obsługi oraz dostarczenie informacji na temat bezpieczeństwa w języku łatwo zrozumiałym przez konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez zainteresowane państwo członkowskie.

13. Producenci, którzy uznają lub mają powody, by uważać, że wprowadzony przez nich do obrotu sprzęt nie jest zgodny z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją, są zobowiązani podjąć niezwłocznie konieczne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności sprzętu, jego wycofania z obrotu lub wycofania od użytkowników, stosownie do okoliczności. Ponadto jeżeli sprzęt stwarza zagrożenie, producenci niezwłocznie informują o tym właściwe organy krajowe państw członkowskich, w których sprzęt został udostępniony, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności oraz podjętych środków naprawczych.

14. Na uzasadnione żądanie organu udzielającego homologacji producenci udzielają mu wszelkich informacji i udostępniają dokumentację konieczną do ustalenia zgodności danego sprzętu z wymaganiami, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu podejmują z nim współpracę w działaniach ukierunkowanych na usunięcie zagrożeń, jakie stwarza sprzęt wprowadzony przez nich do obrotu.

Artykuł 6

Organy udzielające homologacji

1. Każde państwo członkowskie powołuje lub wyznacza organ udzielający homologacji.

Organ udzielający homologacji odpowiada za wszystkie aspekty homologacji sprzętu, a także za wydawanie, zmienianie i wycofywanie świadectw homologacji typu UE.

Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji informacje obejmujące nazwę, adres, w tym adres elektroniczny i zakres odpowiedzialności jego organu udzielającego homologacji.

2. Organ udzielający homologacji musi posiadać świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego wymagane do uzyskania dostępu do informacji niejawnych UE opatrzonych klauzulą tajności

CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL, w rozumieniu definicji w decyzji Komisji nr 2015/444/WE⁷, lub wyższymi klauzulami.

Artykuł 7

Wnioski o świadectwo homologacji typu UE

1. Producent składa wniosek do organu udzielającego homologacji.
2. W odniesieniu do danego typu i danej konfiguracji sprzętu można złożyć tylko jeden wniosek. Wniosek ten składa się tylko w jednym państwie członkowskim.
3. Dla każdego typu i każdej konfiguracji podlegających homologacji składany jest odrębny wniosek.
4. Wniosek jest składany w formie folderu informacyjnego zawierającego koncepcję funkcjonowania sprzętu i inne odpowiednie dokumenty, dane, rysunki i fotografie. Producent może przedstawić folder informacyjny w formie papierowej lub elektronicznej.
5. Jeśli o świadectwo homologacji typu UE pragnie ubiegać się producent mający siedzibę poza Unią, musi on wyznaczyć przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów reprezentowania go przed organem udzielającym homologacji.

Artykuł 8

Badania

1. Po otrzymaniu wniosku organ udzielający homologacji zapewnia przeprowadzenie odpowiednich badań przez służby techniczne, aby ustalić, czy typ i konfiguracja danego sprzętu są zgodne z wymogami eksploatacyjnymi, o których mowa w załączniku I.
2. Badania są przeprowadzane przez służbę techniczną notyfikowaną na podstawie art. 21, która spełnia wymogi wspólnych metod badań, o których mowa w załączniku IV.
3. Organ udzielający homologacji może wezwać producenta do dostarczenia wszelkich dodatkowych informacji potrzebnych, aby ułatwić przeprowadzenie badań, podając uzasadnienie tego żądania. Producent przedstawia takie informacje w terminie określonym przez organ udzielający homologacji.
4. Badania przeprowadza się na sprzęcie, który ma typ i konfigurację poddawane homologacji.

Producent przekazuje organowi udzielającemu homologacji taką liczbę urządzeń, jaka jest mu niezbędna do przeprowadzenia procedury homologacji typu UE.

5. Wirtualne metody testowania mogą być wykorzystywane do ponownego badania sprzętu, który został zmodyfikowany wyłącznie w zakresie oprogramowania służącego wykrywaniu zagrożeń.

Metody te muszą być zgodne z wymogami wspólnych metod badań, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 9

Homologacja typu i konfiguracji sprzętu

1. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu i konfiguracji w odniesieniu do danego sprzętu, jeżeli spełnia on wymogi eksploatacyjne, o których mowa w załączniku I.

⁷ Decyzja Komisji (UE, Euratom) 2015/444 z dnia 13 marca 2015 r. w sprawie przepisów bezpieczeństwa dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (Dz.U. L 72 z 17.3.2015, s. 53).

2. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że typ i konfiguracja sprzętu stwarzają poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub poważne zagrożenie szkodą dla środowiska naturalnego lub zdrowia publicznego, może odmówić udzielenia homologacji, nawet jeśli sprzęt spełnia odpowiednie wymogi eksploatacyjne.

3. W przypadku odmowy homologacji sprzętu organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje o swojej decyzji organy udzielające homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisję, uzasadniając tę odmowę.

4. W przypadku odmowy homologacji zgodnie z ust. 2 Komisja konsultuje się jak najszybciej z zainteresowanymi stronami – w szczególności z organem udzielającym homologacji, który odmówił wydania świadectwa homologacji typu UE – aby ocenić, czy zastosowano w prawidłowy sposób odpowiednie wymogi określone w ust. 2.

5. Jeśli Komisja uzna, że odpowiednie wymogi określone w ust. 2 zastosowano nieprawidłowo, wezwie organ udzielający homologacji, aby podjął odpowiednie środki w celu zastosowania się do tych wymogów.

Artykuł 10

Stosunki pomiędzy Komisją a organem odpowiedzialnym za opracowanie wspólnych metod badań

1. Unia Europejska [reprezentowana przez Komisję] zostaje członkiem organu odpowiedzialnego za opracowanie wspólnych metod badań, o których mowa w załączniku IV.

Artykuł 11

Świadectwo homologacji typu UE

1. Organ udzielający homologacji wydaje świadectwo homologacji typu UE w odniesieniu do sprzętu, któremu udzielił homologacji.

2. Świadectwo homologacji typu UE sporządza się zgodnie ze wzorem określonym w załączniku V.

W odniesieniu do każdego typu i każdej konfiguracji sprzętu organ udzielający homologacji:

- (a) wypełnia wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE;
- (b) kompletuje pakiet informacyjny, w tym: spis treści, folder informacyjny oraz wyniki badań i wszystkie inne dokumenty dołączone przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji;
- (c) niezwłocznie wydaje wnioskodawcy kompletne świadectwo w formie elektronicznej lub papierowej.

3. W odniesieniu do każdego typu i konfiguracji sprzętu, który uzyskał homologację, organ udzielający homologacji wysyła do pozostałych organów udzielających homologacji i do Komisji kopię świadectwa homologacji typu UE wraz z załącznikami w terminie 20 dni roboczych od wydania tego świadectwa. Kopia może być sporządzona w formie papierowej lub elektronicznej.

4. Na prośbę organu udzielającego homologacji innego państwa członkowskiego organ, który wydał świadectwo homologacji typu UE, wysyła mu w terminie 20 dni roboczych od

otrzymania tej prośby dodatkową kopię danego świadectwa homologacji typu UE wraz z załącznikami. Kopia może być sporządzona w formie papierowej lub elektronicznej.

Artykuł 12 *Zgodność produkcji*

1. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu i konfiguracji sprzętu, podejmuje niezbędne środki zgodnie z załącznikiem VI, aby sprawdzić – w razie potrzeby we współpracy z pozostałymi organami udzielającymi homologacji – czy podjęto odpowiednie działania w celu zapewnienia zgodności produkowanego sprzętu z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją.
2. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu i konfiguracji sprzętu, podejmuje w odniesieniu do tej homologacji niezbędne środki zgodnie z załącznikiem VI, aby sprawdzić – w razie potrzeby we współpracy z pozostałymi organami udzielającymi homologacji – czy działania, o których mowa w ust. 1, są wciąż odpowiednie i czy produkowany sprzęt nadal odpowiada homologowanemu typowi i homologowanej konfiguracji. Weryfikacja mająca na celu sprawdzenie zgodności sprzętu z homologowanym typem może ograniczać się tylko do jednej z procedur określonych w załączniku VI lub większej liczby tych procedur.
3. W przypadku gdy organ, który udzielił homologacji typu i konfiguracji sprzętu, stwierdzi, że działania, o których mowa w ust. 1, nie są stosowane, odbiegają znacznie od uzgodnionych działań lub przestały być stosowane, mimo iż nie przerwano produkcji, przyjmuje niezbędne środki, aby zapewnić prawidłowe stosowanie procedury zgodności produkcji. Środki te mogą obejmować cofnięcie świadectwa homologacji typu UE. Organ udzielający homologacji informuje o podjętych środkach pozostałe organy udzielające homologacji i Komisję.

Artykuł 13 *Wnioski o zmianę świadectw homologacji typu UE*

1. Jeśli konieczne jest dokonanie zmiany szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym w związku ze zmianami wprowadzonymi w sprzęcie, producent składa niezwłocznie wniosek o zmianę świadectwa homologacji typu UE.
2. Wniosek o dokonanie zmiany jest składany do organu udzielającego homologacji, który wydał pierwotne świadectwo homologacji typu UE.

Artykuł 14 *Rodzaj zmian*

1. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że przed dokonaniem zmiany konieczne są dodatkowe badania, informuje o tym producenta. Zmiany mogą zostać wprowadzone dopiero po przeprowadzeniu dodatkowych badań.
2. Zmianę określa się jako rozszerzenie świadectwa homologacji typu UE, jeżeli zaistniała co najmniej jedna z następujących okoliczności:
 - (a) wymagane są dodatkowe badania;
 - (b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników;

(c) wchodzi w życie nowe wymagania eksploatacyjne dotyczące homologowanego sprzętu.

W takich przypadkach organ udzielający homologacji wydaje zaktualizowane świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia. Zaktualizowane świadectwo homologacji typu UE wskazuje wyraźnie przyczynę rozszerzenia oraz datę wydania.

3. W przypadku gdy ust. 2 nie ma zastosowania zmianę określa się jako „poprawkę do świadectwa homologacji typu UE”.

Artykuł 15

Wydanie zmienionych dokumentów i powiadomienie o zmianach

1. W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji aktualizuje wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, jego załączniki oraz spis treści pakietu informacyjnego. Zaktualizowane świadectwo i załączniki do niego niezwłocznie wydaje się producentowi.

2. W przypadku poprawki organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje producentowi zaktualizowane dokumenty lub skonsolidowaną zaktualizowaną wersję pakietu informacyjnego, stosownie do przypadku. Organ udzielający homologacji oznacza każdą zaktualizowaną stronę pakietu informacyjnego w celu wyraźnego pokazania charakteru zmiany i daty ponownego wydania.

3. W przypadku wydania zaktualizowanych dokumentów lub skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji pakietu informacyjnego zmieniany jest odpowiednio spis treści pakietu informacyjnego dołączony do świadectwa homologacji w celu wskazania daty ostatniego rozszerzenia lub poprawki, lub daty ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.

4. Organ udzielający homologacji powiadamia organy udzielające homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisję o każdej zmianie wprowadzonej do świadectwa homologacji typu UE, zgodnie z art. 11 ust. 3.

Artykuł 16

Utrata ważności świadectw homologacji typu UE

1. Świadectwo homologacji typu UE traci ważność w następujących przypadkach:

(a) nowe wymagania eksploatacyjne mające zastosowanie do homologowanego sprzętu stały się obowiązkowe do celów sprzedaży nowego sprzętu lub jego dopuszczenia do użytku, przy czym nie ma możliwości odpowiedniej aktualizacji homologacji; lub

(b) nastąpiło definitywne, dobrowolne zaniechanie produkcji homologowanego sprzętu.

2. W przypadku definitywnego, dobrowolnego zaniechania produkcji homologowanego sprzętu producent powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który homologował ten sprzęt. Po otrzymaniu takiego powiadomienia organ ten informuje o tym organy udzielające homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisję w terminie 20 dni roboczych.

Artykuł 17

Procedura postępowania w przypadku sprzętu stwarzającego zagrożenie na poziomie krajowym

1. W przypadku gdy organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego podjęły działania zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 lub mają wystarczające powody,

by sądzić, że dany sprzęt objęty zakresem niniejszego rozporządzenia stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych kwestii ważnych z punktu widzenia ochrony interesów publicznych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia, dokonują one oceny obejmującej dany sprzęt pod kątem spełnienia wszystkich wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Producenci współpracują w razie potrzeby z organami nadzoru rynku.

Jeśli w toku tej oceny organy nadzoru rynku stwierdzą, że dany sprzęt nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, żądają niezwłocznie od producenta podjęcia wszelkich odpowiednich działań naprawczych w celu doprowadzenia sprzętu do zgodności z tymi wymogami lub do wycofania sprzętu z obrotu lub wycofania od użytkowników w wyznaczonym przez siebie rozsądnym terminie, stosownym do charakteru zagrożenia.

Organy nadzoru rynku powiadamiają odpowiednią jednostkę notyfikowaną.

Art. 21 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 ma zastosowanie do środków, o których mowa powyżej.

2. W przypadku gdy organy nadzoru rynku uznają, że niezgodność nie ogranicza się wyłącznie do terytorium kraju, w którym prowadzą nadzór, informują one organy udzielające homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisję o wynikach oceny oraz działaniach, których podjęcia zażądały od danego producenta.

3. Producent jest zobowiązany zapewnić podjęcie wszystkich właściwych działań naprawczych w odniesieniu do sprzętu stanowiącego zagrożenie, który udostępnił na rynku w Unii.

4. W przypadku gdy producent nie podejmuje odpowiednich działań naprawczych w terminie, o którym mowa w akapicie drugim ust. 1, organy nadzoru rynku są zobowiązane podjąć wszelkie odpowiednie środki tymczasowe w celu zakazania lub ograniczenia udostępniania sprzętu na rynku krajowym lub wycofania sprzętu z obrotu lub wycofania od użytkowników.

Przekazują one niezwłocznie organom udzielającym homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisji informacje na temat tych środków.

5. Informacje, o których mowa w ust. 4, obejmują wszelkie dostępne szczegóły, przede wszystkim dane umożliwiające identyfikację sprzętu niezgodnego, informacje na temat pochodzenia sprzętu, charakteru domniemanej niezgodności i związanego z nią zagrożenia, rodzaju i okresu obowiązywania przyjętych środków krajowych, a także stanowisko przedstawione przez zainteresowanego producenta.

6. Organy udzielające homologacji inne niż organ udzielający homologacji w państwie członkowskim wszczynającym procedurę niezwłocznie informują organy udzielające homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisję o wszystkich przyjętych środkach i przekazują wszystkie informacje dotyczące niezgodności danego sprzętu, którymi dysponują, a w przypadku gdy wyrażają sprzeciw wobec notyfikowanego środka krajowego, przedstawiają swoje zastrzeżenia.

7. W przypadku gdy w terminie 3 miesięcy od otrzymania informacji, o których mowa w ust. 4, żaden z pozostałych organów udzielających homologacji ani Komisja nie zgłosiły sprzeciwu wobec środka tymczasowego przyjętego przez organ udzielający homologacji w danym państwie członkowskim, środek ten uznaje się za uzasadniony.

8. Organy udzielające homologacji zapewniają niezwłoczne przyjęcie właściwych środków ograniczających w odniesieniu do danego sprzętu, takich jak wycofanie sprzętu z ich rynku.

Artykuł 18

Unijna procedura ochronna

1. W przypadku gdy po ukończeniu procedury określonej w art. 17 ust. 3 i 4 zgłaszane są zastrzeżenia wobec środka podjętego przez państwo członkowskie lub jeżeli Komisja stwierdza sprzeczność krajowego środka z prawodawstwem unijnym, Komisja niezwłocznie rozpoczyna konsultacje z organem udzielającym homologacji w państwach członkowskich i z zainteresowanym producentem 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 organów udzielających homologacji we wszystkich państwach członkowskich i niezwłocznie informuje o niej te organy i zainteresowanego producenta.

2. Jeżeli Komisja uzna środek krajowy za uzasadniony, organy udzielające homologacji we wszystkich państwach członkowskich podejmują środki konieczne do zapewnienia, by niezgodny sprzęt został wycofany z ich rynków i informują o tych środkach Komisję. W przypadku uznania krajowego środka za nieuzasadniony organ udzielający homologacji w zainteresowanym państwie członkowskim jest zobowiązany uchylić ten środek.

Artykuł 19

Sprzęt niezgodny z typem homologowanym

1. Organ udzielający homologacji może w każdym czasie zweryfikować, czy sprzęt, któremu towarzyszy świadectwo zgodności lub który jest opatrzony znakiem homologacji typu UE, jest nadal zgodny z typem i konfiguracją, dla których udzielił homologacji.

Weryfikacja ta jest przeprowadzana zgodnie z załącznikiem VI. Weryfikacja może się jednak ograniczać do jednej z procedur określonych w tym załączniku lub większej liczby takich procedur.

2. Jeśli organ udzielający homologacji stwierdzi, że sprzęt, o którym mowa w ust. 1, nie jest zgodny z typem i konfiguracją, dla których udzielił homologacji, zapewnia, aby producent doprowadził sprzęt do zgodności z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją. Środki te mogą obejmować cofnięcie świadectwa homologacji typu UE.

Organ udzielający homologacji informuje o podjętych środkach organy udzielające homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisję.

3. W przypadku cofnięcia świadectwa homologacji typu UE przez organ udzielający homologacji informuje on o tej decyzji organy udzielające homologacji w pozostałych państwach członkowskich i Komisję w terminie 20 dni roboczych, uzasadniając swoją decyzję.

4. Do celów ust. 1 niezgodność ze szczegółowymi danymi zawartymi w świadectwie homologacji typu UE lub pakiecie informacyjnym uznaje się za niezgodność z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją.

5. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że sprzęt, któremu towarzyszy świadectwo zgodności lub który jest opatrzony znakiem homologacji typu UE, jest niezgodny z typem i konfiguracją, dla których udzielił homologacji inny organ udzielający homologacji, wstrzymuje tymczasowo udostępnianie lub wprowadzanie tego sprzętu do użytku w danym państwie członkowskim i zwraca się niezwłocznie do organu udzielającego homologacji, który wydał świadectwo homologacji typu UE, aby sprawdził, czy produkowany sprzęt nadal odpowiada homologowanemu typowi i homologowanej konfiguracji.

Po otrzymaniu takiego wniosku dany organ udzielający homologacji jak najszybciej podejmuje wymagane działanie, w każdym przypadku w ciągu trzech miesięcy od daty złożenia wniosku. Organ informuje o podjętym działaniu pozostałe organy udzielające homologacji i Komisję.

6. Jeśli organ udzielający homologacji, który wydał świadectwo homologacji typu UE, uzna, że dany sprzęt jest zgodny z homologowanym typem i homologowaną konfiguracją, doloży starań, by rozstrzygnąć spór. Komisja jest informowana przez obie strony i w razie potrzeby prowadzi odpowiednie konsultacje w celu osiągnięcia porozumienia. Do czasu znalezienia rozwiązania obowiązują środki tymczasowe, o których mowa w ust. 5.

Artykuł 20

Powiadamianie o decyzjach i dostępnych środkach odwoławczych

Wszystkie decyzje podjęte na podstawie art. 17, 18 i 19 zawierają uzasadnienie. Państwa członkowskie zapewniają istnienie środków odwoławczych od każdej decyzji podjętej na podstawie tych artykułów.

Organ udzielający homologacji przekazuje takie decyzje wszystkim zainteresowanym stronom, informując je jednocześnie o środkach odwoławczych przysługujących im na mocy przepisów krajowych oraz o terminach ich wniesienia.

Artykuł 21

Notyfikacja służb technicznych

1. Co najmniej jeden organ udzielający homologacji przekazuje Komisji informacje obejmujące nazwę, adres, w tym adres elektroniczny, osoby odpowiedzialne oraz kategorie działalności w odniesieniu do każdej służby technicznej do celów art. 8. Organ udzielający homologacji powiadamia Komisję o wszelkich późniejszych zmianach tych danych.

2. Służba techniczna może wykonywać swoje zadania na podstawie niniejszego rozporządzenia tylko wówczas, gdy została notyfikowana Komisji.

3. Organy udzielające homologacji mogą wyznaczyć do celów art. 8 dowolną z notyfikowanych służb technicznych.

4. Komisja umieszcza na swojej stronie internetowej wykaz organów udzielających homologacji i służb technicznych oraz ich dane kontaktowe.

Artykuł 22

Wymogi obowiązujące służby techniczne

1. Służba techniczna przeprowadza lub nadzoruje badania wymagane na mocy art. 8. Nie wolno jej dokonywać badań ani weryfikacji dotyczących kategorii działalności, która nie została wskazana w notyfikacji tej służby technicznej dokonanej wobec Komisji na podstawie art. 21.

2. Istnieją cztery kategorie służb technicznych:

- (a) kategoria A – służba techniczna przeprowadzająca badania, o których mowa w art. 8 ust. 1, we własnych placówkach;
- (b) kategoria B – służba techniczna nadzorująca badania, o których mowa w art. 8 ust. 1, przeprowadzane w obiektach producenta lub strony trzeciej;
- (c) kategoria C – służba techniczna, które regularnie ocenia i monitoruje procedury stosowane przez producenta w celu sprawdzania zgodności produkcji;
- (d) kategoria D – służba techniczna nadzorująca lub przeprowadzająca badania lub weryfikacje w ramach ustaleń dotyczących zgodności produkcji.

3. Służba techniczna dysponuje odpowiednimi umiejętnościami, specjalistyczną wiedzą techniczną i uznanym doświadczeniem w obszarze swojej działalności. Służby techniczne muszą być również w stanie zaopatrywać się we wszystkie materiały potrzebne do przeprowadzenia badań zgodnie z art. 8 ust. 2.

Służby techniczne muszą również spełniać wymogi określone w załączniku VII.

4. Służby techniczne zapewniają, aby średni okres pomiędzy wnioskiem o przeprowadzenie badania sprzętu a przekazaniem wyników tego badania organowi udzielającemu homologacji nie przekraczał 6 miesięcy. Okres ten może zostać wydłużony w wyjątkowych okolicznościach lub na wniosek producenta.

5. Organ udzielający homologacji może działać jako służba techniczna.

6. Służba techniczna lub organ udzielający homologacji działający jako służba techniczna musi posiadać świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego wymagane do uzyskania dostępu do informacji niejawnych UE opatrzonej klauzulą tajności CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL, w rozumieniu definicji w decyzji Komisji nr 2015/444/WE⁸ lub wyższymi.

7. Organ udzielający homologacji może wyznaczyć służbę techniczną mającą siedzibę w państwie trzecim tylko w ramach dwustronnej umowy pomiędzy Unią a danym państwem trzecim.

Artykuł 23

Ocena umiejętności służb technicznych

1. Umiejętności, o których mowa w art. 22 ust. 3, wykazuje się przy pomocy świadectwa akredytacji wydanego przez krajową jednostkę akredytującą.

2. Świadectwo akredytacji jest przesyłane Komisji na jej wniosek.

3. Organ udzielający homologacji, który działa jako służba techniczna, wykazuje posiadanie umiejętności, o których mowa w art. 22 ust. 3, na podstawie dokumentów dowodowych, w tym oceny przeprowadzonej przez niezależnych audytorów, niezwiązanych z działalnością

⁸ Decyzja Komisji (UE, Euratom) 2015/444 z dnia 13 marca 2015 r. w sprawie przepisów bezpieczeństwa dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (Dz.U. L 72 z 17.3.2015, s. 53).

podlegającą ocenie. Audytorzy tacy mogą być pracownikami tej samej organizacji, pod warunkiem że ich zwierzchnicy nie są również przełożonymi personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie. Komisja może wysłać audytorów w celu sprawdzenia przestrzegania art. 22 ust. 3.

.

Artykuł 24 *Koordinacja służb technicznych*

1. Służby techniczne organizują wzajemne wizyty w swoich siedzibach, aby wymieniać się informacjami i najlepszymi praktykami związanymi z wykonywaniem badań, które są wymagane na mocy art. 8 ust. 1.
2. Komisja ustanawia grupę sektorową służb technicznych, aby zapewnić odpowiednią koordynację i współpracę pomiędzy służbami technicznymi. Organy udzielające homologacji są zobowiązane zapewnić, by wyznaczone przez nie służby techniczne uczestniczyły w pracach tej grupy bezpośrednio lub poprzez wyznaczonych przedstawicieli.
3. Komisja pełni funkcję przewodniczącego grupy sektorowej.
4. Do zadań grupy sektorowej należą w szczególności:
 - (a) ustanowienie przydatnych wytycznych dotyczących stosowania wspólnych metod badań, o których mowa w art. 8 ust. 2;
 - (b) koordynacja i opracowywanie środków mających na celu zapewnienie jednolitego wdrażania wspólnych metod badań przez służby techniczne, w tym materiałów do badań pochodzących z jednego źródła, wspólnych formatów na potrzeby wymiany dokumentów i porównywalnych działań służb w zakresie serii badań;
 - (c) planowanie i organizowanie szkoleń dla personelu służb technicznych;
 - (d) koordynowanie z państwami trzecimi harmonizacji technicznej w zakresie oceny zgodności sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie.

Artykuł 25 *Zmiany dotyczące wyznaczenia*

1. W przypadku gdy organ udzielający homologacji stwierdza, że wyznaczona służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu lub nie wypełnia swoich obowiązków organ udzielający homologacji ogranicza, zawiesza lub cofa wyznaczenie, stosownie do przypadku. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje Komisję oraz pozostałe organy udzielające homologacji. Komisja odpowiednio zmienia wykaz, o którym mowa w art. 21 ust. 4.
2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia służby technicznej lub w przypadku zaprzestania działalności przez służbę techniczną organ udzielający homologacji, który ją wyznaczył, podejmuje odpowiednie kroki w celu zapewnienia przetwarzania dokumentów tej służby technicznej przez inną służbę techniczną albo zachowania ich do wglądu na żądanie właściwego organu krajowego.

Artykuł 26
Kwestionowanie kompetencji służb technicznych

1. Komisja może zwrócić się o dodatkowe informacje we wszystkich przypadkach, w których powzięła wątpliwości lub otrzymała informacje o wątpliwościach co do kompetencji służby technicznej lub stałego wypełniania przez tę służbę techniczną obowiązujących ją wymogów i obowiązków.
2. Organ udzielający homologacji w państwie członkowskim, które notyfikowało daną służbę techniczną, przekazuje Komisji, na jej wniosek, wszystkie odnośne informacje.
3. Komisja odpowiada za utrzymanie w tajemnicy wszystkich wrażliwych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.
4. W przypadku gdy Komisja stwierdza, że notyfikowana służba techniczna nie spełnia wymogów jej akredytacji lub przestała je spełniać, informuje o tym fakcie organ udzielający homologacji w państwie członkowskim, które notyfikowało tę służbę techniczną, i zwraca się do niego o podjęcie koniecznych środków naprawczych, włącznie z wycofaniem notyfikacji, jeżeli zachodzi taka potrzeba.

Artykuł 27
Zmiany załączników

Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 28 w celu zmiany załączników w następujący sposób:

- (a) może zmienić załącznik I, aby uwzględnić wprowadzenie nowych wymogów eksploatacyjnych dotyczących sprzętu do kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie;
- (b) może zmienić załączniki, jeżeli jest to wymagane w celu dostosowania ich do postępów w wiedzy naukowej i technicznej.

Artykuł 28
Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 27, powierza się Komisji na okres dziesięciu lat od [dzień wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 27, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 27 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 29

Kary

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów art. 5, 7 i 8, oraz stosują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie notyfikują Komisji te przepisy i środki oraz powiadamiają ją niezwłocznie o ich wszystkich późniejszych zmianach.

Artykuł 30

Przepisy przejściowe

Do dnia [trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie mogą homologować sprzęt zgodnie z przepisami krajowymi.

Na wniosek producenta, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu i konfiguracji sprzętu zgodnie z przepisami krajowymi przed tą datą, wydaje świadectwo homologacji typu UE w odniesieniu do tego typu i konfiguracji sprzętu, jeżeli został on zbadany zgodnie z art. 8 ust. 2.

Artykuł 31

Ocena

1. Najpóźniej do [cztery lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie informują Komisję o wdrożeniu niniejszego rozporządzenia.
2. Do dnia [pięć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wraz z odpowiednimi wnioskami ustawodawczymi.

Artykuł 32

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [jeden rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

