

PL

PL

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela,
C

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../...

z dnia [...]

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../...

z dnia [...]

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

Wdrożenie poprawek CAEP/8

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 6 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 wyroby, części i akcesoria muszą spełniać wymagania dotyczące ochrony środowiska, o których mowa w załączniku 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską”) w wydaniu z dnia 20 listopada 2008 r. dla tomów I i II, z wyjątkiem dodatków.
- (2) Konwencja chicagowska i załączniki do niej uległy zmianie od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 216/2008.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii wydanej przez Agencję zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 13.3.2008, s. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 wprowadza się następujące zmiany:

1. art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Wyroby, części i akcesoria spełniają wymagania dotyczące ochrony środowiska, zawarte w poprawce 10 tomu I i poprawce 7 tomu II załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, w wersji obowiązującej dnia 17 listopada 2011 r., z wyjątkiem dodatków do załącznika 16.”.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
2. Wymogi ograniczenia emisji
 - a) W drodze odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą przyznawać na czas nieokreślony odstępstwa od wymogu ograniczenia emisji, o którym mowa w pkt 2.3.2 lit. d) rozdziału 2 części II tomu II załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, do dnia 31 grudnia 2016 r.
 - b) Odstępstwa takie przyznaje właściwy organ, któremu podlega organizacja wnioskująca o odstępstwo, w porozumieniu z Agencją.

Odstępstwa można przyznawać wyłącznie wówczas, gdy skutki ekonomiczne dla organizacji produkującej silniki przeważają nad interesami w dziedzinie ochrony środowiska, zaś w przypadku nowych silników przewidzianych do montażu w nowych statkach powietrznych odstępstwem obejmuje się nie więcej niż 75 silników danego typu.

- c) Przy rozpatrywaniu wniosku o odstępstwo właściwy organ bierze pod uwagę:
 - (i) uzasadnienie dostarczone przez organizację, w tym m.in. kwestie techniczne, niekorzystne skutki ekonomiczne, oddziaływanie na środowisko, wpływ nieprzewidzianych okoliczności i względy słuszności;
 - (ii) przewidziane zastosowanie danych silników, zwłaszcza to, czy mowa o silnikach zapasowych czy nowych silnikach (przewidzianych do montażu w nowych statkach powietrznych);
 - (iii) liczbę danych nowych silników;
 - (iv) liczbę odstępstw przyznanych dla danego typu silnika.
- (d) Przy przyznawaniu odstępstwa właściwy organ określa co najmniej:

- (i) numer certyfikatu typu silnika;
 - (ii) maksymalną liczbę silników objętych odstępstwem;
 - (iii) przewidziane zastosowanie danych silników i termin zaprzestania ich produkcji.
- (e) Organizacje produkujące silniki objęte odstępstwem przyznanym zgodnie z niniejszym artykułem:
- (i) zapewniają umieszczenie na tabliczkach znamionowych danych silników określenia „EXEMPT NEW” lub „EXEMPT SPARE” stosownie do przypadku;
 - (ii) dysponują procedurą kontroli jakości do zarządzania produkcją danych silników i sprawowania nad nią nadzoru;
 - (iii) regularnie przekazują właściwemu organowi i organizacji projektującej szczegółowe dane o wyprodukowanych silnikach objętych odstępstwem, w tym model, numer seryjny, zastosowanie silnika i typ statku powietrznego, w którym montuje się nowe silniki.
- (f) Właściwy organ, który przyznał odstępstwo, przekazuje Agencji bez zbędnej zwłoki wszystkie dane, o których mowa w lit. c) i lit. e) ppkt (iii). Agencja ustanawia i prowadzi rejestr zawierający takie dane, który publicznie udostępnia.

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

Sporządzono w Brukseli, [...]

W imieniu Komisji
[...]
Komisarz