

# ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 6/2013

z dnia 8 stycznia 2013 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

Artykuł 1

### Zmiana rozporządzenia (WE) nr 216/2008

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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 6 ust. 2,

W art. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

a także mając na uwadze, co następuje:

Artykuł 2

### Środki przejściowe

- (1) Artykuł 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009<sup>(2)</sup> wymaga, aby wyroby, części i akcesoria spełniały wymogi ochrony środowiska zawarte w załączniku 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwanej dalej „konwencją chicagowską”), w wersji obowiązującej na dzień 20 listopada 2008 r. dla tomów I i II, z wyjątkiem dodatków.
- (2) Od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 690/2009 do załącznika 16 do konwencji chicagowskiej wprowadzono zmiany. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 216/2008.
- (3) W ramach zmian do wymogów ochrony środowiska, w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej wprowadzono wymogi dotyczące obniżenia wielkości emisji NO<sub>x</sub> i zezwolono umawiającym się państwom na ustanowienie środków przejściowych służących stosowaniu tych wymogów.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego 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 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

1. Do dnia 31 grudnia 2016 r. państwa członkowskie mogą przyznawać zwolnienia z wymogów dotyczących obniżenia wielkości emisji ustanowionych w lit. d) tomu II, część III, rozdział 2, ust. 2.3.2 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zgodnie z następującymi warunkami:

- a) zwolnienia takie przyznawane są w porozumieniu z Agencją;
- b) przyznawanie zwolnień jest możliwe tylko, jeżeli skutki ekonomiczne odczuwalne dla organizacji odpowiadającej za produkcję silników objętych zwolnieniem przewyższają interesy ochrony środowiska;
- c) w przypadku nowych silników przeznaczonych do montowania w nowych statkach powietrznych zwolnienia przyznaje się na nie więcej niż 75 silników dla dowolnego typu silnika;
- d) rozpatrując wniosek o zwolnienie, państwo członkowskie uwzględnia:
  - (i) uzasadnienie przedstawione przez organizację odpowiedzialną za produkcję silników objętych zwolnieniem, w tym – między innymi – kwestie dotyczące zagadnień technicznych, niekorzystnych skutków ekonomicznych, skutków środowiskowych, wpływu nieprzewidzianych okoliczności oraz emisji kapitałowych;
  - (ii) docelowe przeznaczenie przedmiotowych silników, tj. czy są to silniki zapasowe czy nowe silniki przeznaczone do montowania w nowych samolotach;

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

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 199 z 31.7.2009, s. 6.

- (iii) liczbę nowych silników objętych wnioskiem;
  - (iv) liczbę zwolnień przyznanych danemu typowi silnika;
- e) przyznając zwolnienie, państwo członkowskie określa przynajmniej:
- (i) numer certyfikatu typu silnika;
  - (ii) maksymalną liczbę silników objętych zwolnieniem;
  - (iii) docelowe przeznaczenie silników objętych wnioskiem oraz ostateczny termin na ich wyprodukowanie.
2. Organizacje odpowiadające za produkcję silników objętych zwolnieniem przyznanym zgodnie z niniejszym artykułem muszą:
- a) dopilnować, aby na silnikach objętych zwolnieniem umieszczono tabliczki identyfikacyjne z napisem odpowiednio „EXEMPT NEW” (silnik nowy, zwolniony) lub „EXEMPT SPARE” (silnik zapasowy, zwolniony);
  - b) wdrożyć proces kontroli jakości obejmujący nadzór nad produkcją silników objętych zwolnieniem i zarządzanie nią;
  - c) regularnie przekazywać państwu członkowskiemu, które przyznało zwolnienie, oraz organizacjom odpowiedzialnym za konstrukcję silnika szczegółowe informacje na temat wyprodukowanych silników objętych zwolnieniem, w tym ich modelu, numeru seryjnego, przeznaczenia, oraz rodzaju statków powietrznych, w których montuje się nowe silniki;
  - d) państwa członkowskie, które przyznały zwolnienie, niezwłocznie przekazują Agencji wszystkie dane, o których mowa w ust. 1 lit. d) i ust. 2 lit. c). Agencja ustanawia i prowadzi rejestr tych danych oraz udostępnia go publicznie.

### Artykuł 3

#### Węście 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 8 stycznia 2013 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

---