

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2021/1088**z dnia 7 kwietnia 2021 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do aktualizacji odniesień do wymogów ochrony środowiska****(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 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91⁽¹⁾, w szczególności jego art. 19 ust. 1 i 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 7 kwietnia 2021 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane 2021/1087⁽²⁾ aktualizujące odniesienia do postanowień konwencji chicagowskiej, które zawierają wymogi ochrony środowiska.
- (2) Statki powietrzne inne niż bezzałogowe statki powietrzne oraz ich śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane powinny spełniać te wymogi ochrony środowiska od dnia 1 stycznia 2021.
- (3) Należy zaktualizować odniesienia do wymogów ochrony środowiska w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012⁽³⁾.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 748/2012.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 03/2020 wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 9 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W drodze odstępstwa od ust. 1 organizacja produkująca może zwrócić się do właściwego organu o zwolnienie ze stosowania wymogów ochrony środowiska, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2018/1139.”;

- 2) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji 2021/1087 z dnia 7 kwietnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do aktualizacji odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej (zob. s. 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽³⁾ 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 zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

Artykuł 2

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 7 kwietnia 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 21.A.130 lit. b) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4. dodatkowo, w przypadku wymogów ochrony środowiska:
 - (i) oświadczenie, że kompletny silnik spełnia stosowne wymagania w zakresie emisji spalin z silników, obowiązujące w dniu wyprodukowania silnika; oraz
 - (ii) oświadczenie, że kompletny samolot spełnia stosowne wymagania w zakresie emisji CO₂, obowiązujące w dniu wydania jego pierwszego świadectwa zdatności do lotu.”;
- 2) w pkt 21.A.145 lit. b) zdanie wstępne i pkt 1 otrzymują brzmienie:
 - „b) w odniesieniu do wszystkich niezbędnych danych dotyczących zdatności do lotu i danych dotyczących ochrony środowiska:
 1. organizacja produkująca otrzymuje takie dane od Agencji oraz od posiadacza certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu lub od wnioskodawcy ubiegającego się o certyfikat typu, ograniczony certyfikat typu lub zatwierdzenie projektu, łącznie z wszelkimi wyłączeniami przyznanymi w odniesieniu do wymogów ochrony środowiska, celem ustalenia zgodności z mającymi zastosowanie danymi projektowymi;”;
- 3) pkt 21.A.147 lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) Po wydaniu zatwierdzenia organizacji produkującej każda zmiana w tej zatwierdzonej organizacji produkującej, która jest istotna dla wykazania zgodności lub dla zdatności do lotu i właściwości w zakresie ochrony środowiska wyrobu, części lub akcesorium, podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ, co dotyczy szczególnie zmian w systemie jakości. Wniosek o zatwierdzenie przedkładany jest właściwemu organowi w formie pisemnej, a przed wprowadzeniem zmiany organizacja wykazuje wobec właściwego organu, że spełnia wymagania niniejszej podczęści.”;
- 4) pkt 21.A.801 lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) Znakowanie wyrobów obejmuje następujące informacje:
 1. nazwa producenta;
 2. oznaczenie fabryczne wyrobu;
 3. numer seryjny producenta;
 4. znak »EXEMPT« w przypadku silnika, jeżeli właściwy organ przyznał zwolnienie z wymogów ochrony środowiska;
 5. wszelkie inne informacje, które Agencja uzna za właściwe.”;
- 5) pkt 21.B.85 otrzymuje brzmienie:

„21.B.85 Określenie mających zastosowanie wymogów ochrony środowiska dla certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu

- a) Agencja określa obowiązujące wymogi ochrony środowiska w odniesieniu do certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla statku powietrznego lub certyfikatu typu dla silnika oraz powiadamia o nich wnioskodawcę. Oznaczenie i powiadomienie zawierają:
 1. mające zastosowanie wymogi w zakresie hałasu określone w:
 - (i) załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, tom I część II rozdział 1, oraz
 - A) dla poddźwiękowych samolotów odrzutowych – w rozdziałach 2, 3, 4 i 14;
 - B) dla samolotów z napędem śmigłowym – w rozdziałach 3, 4, 5, 6, 10 i 14;
 - C) dla śmigłowców – w rozdziałach 8 i 11;
 - D) dla samolotów naddźwiękowych – w rozdziale 12; oraz
 - E) dla pionowzlotów z pochylanymi wirnikami – w rozdziale 13.
 - (ii) w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, tom I:
 - A) dodatku 1 dla samolotów, do których stosuje się rozdziały 2 i 12 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zastosowanie ma tom I część II;
 - B) dodatku 2 dla samolotów, do których zastosowanie mają rozdziały 3, 4, 5, 8, 13 i 14 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zastosowanie ma tom I część II;

- C) dodatku 3 dla samolotów, do których zastosowanie ma rozdział 6 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zastosowanie ma tom I część II;
 - D) dodatku 4 dla samolotów, do których zastosowanie ma rozdział 11 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zastosowanie ma tom I część II; oraz
 - E) dodatku 6 dla samolotów, do których zastosowanie ma rozdział 10 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zastosowanie ma tom I część II;
2. mające zastosowanie wymogi w zakresie emisji związane z zapobieganiem zamierzonemu upustowi paliwa, określone w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, tom II część II rozdziały 1 i 2;
3. mające zastosowanie wymogi w zakresie emisji z silnika dymu, gazów i cząstek stałych, określone w:
- (i) załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, tom II część III rozdział 1, oraz:
 - A) w odniesieniu do emisji dymu i gazów z silników turboodrzutowych i turbowentylatorowych przeznaczonych do napędzania tylko przy prędkościach poddźwiękowych – w rozdziale 2;
 - B) w odniesieniu do emisji dymu i gazów z silników turboodrzutowych i turbowentylatorowych przeznaczonych do napędzania przy prędkościach naddźwiękowych – w rozdziale 3; oraz
 - C) w odniesieniu do emisji cząstek stałych z silników turboodrzutowych i turbowentylatorowych przeznaczonych do napędzania tylko przy prędkościach poddźwiękowych – w rozdziale 4;
 - (ii) załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, tom II:
 - A) dodatek 1 w odniesieniu do pomiaru wskaźnika ciśnienia odniesienia;
 - B) dodatek 2 w odniesieniu do oceny emisji dymu;
 - C) dodatek 3 w odniesieniu do oprzyrządowania i technik pomiarowych dla emisji gazu;
 - D) dodatek 4 w odniesieniu do specyfikacji dotyczących paliwa wykorzystywanego w badaniach emisji z silników turbinowych statków powietrznych;
 - E) dodatek 5 w odniesieniu do oprzyrządowania i technik pomiarowych dla emisji gazu z dopalania silników turbinowych;
 - F) dodatek 6 w odniesieniu do procedury zgodności dla emisji gazów, dymu i cząstek stałych; oraz
 - G) dodatek 7 w odniesieniu do oprzyrządowania i technik pomiarowych nielotnych cząstek stałych;
4. stosowne wymogi dotyczące emisji CO₂ z samolotów określone w:
- (i) załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, tom III część II rozdział 1, oraz:
 - A) dla poddźwiękowych samolotów odrzutowych – w rozdziale 2; oraz
 - B) dla poddźwiękowych samolotów z napędem śmigłowym – w rozdziale 2;
 - (ii) załączniku 16 do konwencji chicagowskiej tom III dodatki 1 i 2, dla samolotów, do których zastosowanie ma rozdział 2 załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, zastosowanie ma tom III część II;
5. w przypadku silników mające zastosowanie wymogi określone w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, tom II, część IV i dodatek 8 dotyczące oceny nielotnych cząstek stałych do celów inwentaryzacji i modelowania.
- b) (zarezerwowany).”.
-