

Bruksela, 3 marca 2025 r.
(OR. en)

6676/25

AVIATION 26
DELECT 19

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 28 lutego 2025 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: C(2025) 10 final

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...
z dnia 28.2.2025 r.
zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)
2018/1139 w zakresie odniesień do postanowień konwencji
chicagowskiej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2025) 10 final.

Zał.: C(2025) 10 final



Bruksela, dnia 28.2.2025 r.
C(2025) 10 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 28.2.2025 r.

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139
w zakresie odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

W dniu 20 marca 2023 r. na piątym posiedzeniu 228. sesji Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przyjęła poprawki 14, 11 i 2 odpowiednio do tomu I „Hałas statku powietrznego”, tomu II „Emisje z silników statków powietrznych” i tomu III „Emisje CO₂ z samolotów” załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. Poprawki te opierają się na zaleceniach uzgodnionych na 12. formalnym posiedzeniu Komitetu ICAO ds. Lotnictwa i Ochrony Środowiska (CAEP/12) i są wynikiem prac przeprowadzonych w ciągu 3 lat poprzedzających posiedzenie zgodnie z programem prac CAEP/12. Poprawki te zaczęły obowiązywać w dniu 1 stycznia 2024 r.

Zgodnie z art. 19 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139¹ Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy tego rozporządzenia, na potrzeby ich uaktualnienia w świetle późniejszych zmian tych postanowień, które to zmiany wejdą w życie po dniu 4 lipca 2018 r. i będą miały zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich, w zakresie, w jakim takie dostosowania nie rozszerzą zakresu stosowania tego rozporządzenia.

Celem szczegółowym niniejszego wniosku jest przyczynienie się do wysokiego, jednolitego poziomu ochrony środowiska poprzez odniesienie do norm i zalecanych metod postępowania ICAO w najnowszej zmienionej wersji zawartych w tomie I, II i III załącznika 16 jako do mających zastosowanie wymogów ochrony środowiska.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Niniejszy projekt aktu delegowanego opiera się na opinii EASA nr 02/2024, której treść była publicznie konsultowana za pomocą zawiadomienia o proponowanych zmianach (NPA) 2023-09 „Wdrożenie ostatnich poprawek CAEP do załącznika 16 ICAO tom I, II i III” (RMT.0514) opublikowanego przez EASA w dniu 15 listopada 2023 r. Otrzymano 21 uwag od zainteresowanych stron, w tym od przedstawicieli branży i krajowych organów lotnictwa cywilnego. EASA odniosła się do uwag otrzymanych na temat NPA w dokumencie dotyczącym uwag i odpowiedzi (CRD) 2023-09 i odpowiedziała na nie.

Zgodnie z art. 128 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 128 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w celu zmiany odniesień do postanowień konwencji

¹ 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, [Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

chicagowskiej, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Odnosną podstawę prawną stanowi art. 19 ust. 3 tego rozporządzenia.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 28.2.2025 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w zakresie odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej

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 3922/91², w szczególności jego art. 19 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Statki powietrzne inne niż bezzałogowe statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane powinny spełniać wymogi ochrony środowiska. Jest to przewidziane w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 odnoszącym się do konkretnych postanowień konwencji chicagowskiej, które zawierają te wymogi.
- (2) W dniu 20 marca 2023 r. na piątym posiedzeniu 228. sesji Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przyjęła poprawkę 14 do tomu I „Hałas statku powietrznego”, poprawkę 11 do tomu II „Emisje z silników statków powietrznych” oraz poprawkę 2 do tomu III „Emisje CO₂ z samolotów” załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. Poprawki te zaczęły obowiązywać w dniu 1 stycznia 2024 r.
- (3) Należy zatem zaktualizować odniesienia do przepisów konwencji chicagowskiej, a rozporządzenie (UE) 2018/1139 należy odpowiednio zmienić.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 02/2024 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 art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do hałasu i emisji te statki powietrzne oraz ich silniki, śmigła, części i wyposażenie nieinstalowane muszą spełniać wymogi ochrony środowiska zawarte w poprawce 14 w tomie I, poprawce 11 w tomie II i poprawce 2 w tomie III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej, w ich wersjach mających zastosowanie w dniu 1 stycznia 2024 r.”.

² Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

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 28.2.2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN