



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 7. juni 2022
(OR. en)

9934/22

AVIATION 109
DELECT 85

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	2. juni 2022
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	C(2022) 3234 final
Vedr.:	KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../... af 2.6.2022 om ændring af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår gennemførelsen af mere forholdsmæssigt afpassede krav til luftfartøjer, der anvendes til sports- og fritidsflyvning

Hermed følger til delegationerne dokument C(2022) 3234 final.

Bilag: C(2022) 3234 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 2.6.2022
C(2022) 3234 final

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 2.6.2022

**om ændring af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår gennemførelsen af mere
forholdsmæssigt afpassede krav til luftfartøjer, der anvendes til sports- og
fritidsflyvning**

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR DEN DELEGEREDE RETSAKT

Det er blevet anerkendt af agenturet og i forordning (EU) 2018/1139, at der er behov for større forholdsmæssighed i Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår reglerne for konstruktion og produktion af luftfartøjer, der primært anvendes til sports- og fritidsflyvning. Ifølge artikel 19 i forordning (EU) 2018/1139 har Europa-Kommissionen mulighed for at anlægge en mere forholdsmæssigt afpasset tilgang i forbindelse med fastsættelsen af regler, og der opfordres navnlig i betragtning 6 og 25 til, at organisationer, der er involveret i konstruktionen og produktionen af luftfartsmateriel, hvortil der er knyttet en lavere risiko, får mulighed for at erklære, at konstruktionen af dette materiel er i overensstemmelse med de relevante branchestandarder. I henhold til artikel 140, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 skal agenturet fremsætte forslag til ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 og de gældende certificeringsspecifikationer i nævnte forordning for at tilpasse dem til luftfartøjer, der primært anvendes til sports- og fritidsflyvning.

Reglerne i dette forslag gør det muligt at opnå denne forholdsmæssighed ved hjælp af:

- (a) forenkling af de krav og procedurer, som en ansøger skal opfylde og følge for at opnå typecertificering (eller et supplerende typecertifikat) for materiel, der primært er beregnet til sports- og fritidsflyvning
- (b) tilpasning af kravene og procedurerne med henblik på for visse kategorier af materiel at give mulighed for at indgive en erklæring til agenturet om, at konstruktionen er i overensstemmelse med en række forud fastsatte tekniske specifikationer, i stedet for at opnå EASA-certificering af sådant materiel
- (c) mulighed for, at organisationer, der er involveret i konstruktionen og produktionen af materiel, der primært er beregnet til sports- og fritidsflyvning, kan indgive en erklæring i stedet for en godkendelse til at påvise deres konstruktions- eller produktionsmæssige kompetence og overholdelse af de relevante krav til organisationen.

Der foreslås et særskilt bilag (bilag Ib) til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012, som indeholder de relevante foranstaltninger til regulering af dette segment af luftfartssektoren samt forholdsmæssigt afpassede, omkostningseffektive og fleksible regler. I kraft af disse specifikke regler pålægges fabrikanter og operatører ikke unødvendige administrative og finansielle byrder ved dette materiel, hvortil der er knyttet en lavere risiko, samtidig med at de nødvendige sikkerhedsniveauer opretholdes.

2. HØRINGER FORUD FOR RETSAKTENS VEDTAGELSE

I henhold til artikel 128, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139 skal Kommissionen inden vedtagelsen af en delegeret retsakt høre eksperter, der er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. Udkastet til delegeret retsakt blev forelagt gruppen af luftfartseksperter, som omfatter repræsentanter fra medlemsstaterne, på dens møde [den 17. februar 2022]. Nærværende delegeret retsakt er baseret på EASA's udtalelse nr. 05/2021, som har været sendt i høring via specifikke høringsworkshopper og er blevet forelagt de relevante rådgivende organer i form af et udkast.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF DEN DELEGEREDE RETSAKT

I henhold til artikel 128, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139 skal Kommissionen inden vedtagelsen af en delegeret retsakt høre eksperter, der er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. Udkastet til delegeret retsakt blev forelagt gruppen af luftfartseksperter, som omfatter repræsentanter fra medlemsstaterne, på dens møde [den 17. februar 2022]. Nærværende delegeret retsakt er baseret på EASA's udtalelse nr. 05/2021, som har været sendt i høring via specifikke høringsworkshopper og er blevet forelagt de relevante rådgivende organer i form af et udkast.

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 2.6.2022

om ændring af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår gennemførelsen af mere forholdsmæssigt afpassede krav til luftfartøjer, der anvendes til sports- og fritidsflyvning

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91¹, særlig artikel 19, stk. 1, og artikel 62, stk. 13, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012² fastsætter kravene til luftdygtigheds- og miljøcertificering af materiel, dele og apparatur såsom motorer, propeller og dele, der installeres i civile luftfartøjer.
- (2) I henhold til artikel 140, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 skal sports- og fritidsflyvning være underlagt enkle og forholdsmæssigt afpassede regler for at undgå, at de organisationer, der er involveret i konstruktionen og produktionen af sådanne luftfartøjer, pålægges unødvendige administrative og finansielle byrder. Reglerne skal være forholdsmæssigt afpassede, omkostningseffektive og fleksible og samtidig opretholde det nødvendige sikkerhedsniveau.
- (3) Organisationer, der er involveret i konstruktionen og produktionen af visse kategorier af materiel, der benyttes til sports- og fritidsflyvning, bør have mulighed for som et alternativ til konstruktionscertificering at erklære, at et luftfartøjs konstruktion og, hvis det er relevant, konstruktionen af dets motor og propel, er i overensstemmelse med de relevante branchestandarder, hvis det vurderes, at dette vil sikre et acceptabelt sikkerhedsniveau.
- (4) Organisationer, der er involveret i konstruktionen og produktionen af materiel, der benyttes til sports- og fritidsflyvning, bør også have mulighed for at anvende en mere forholdsmæssigt afpasset procedure for certificering af sådant materiel.
- (5) Organisationer, der er involveret i konstruktionen og produktionen af materiel, der benyttes til sports- og fritidsflyvning, bør have mulighed for som et alternativ til en organisationsgodkendelse at fremlægge en erklæring om, at de har fagekspertisen til at konstruere og producere sådant materiel og sådanne dele. Nævnte organisationer bør

¹ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

² Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

kunne anvende eksisterende godkendelser som et middel til at påvise, at de har fagekspertisen til at udføre konstruktions- og produktionsaktiviteter.

- (6) Der bør også fastsættes miljøbeskyttelseskrav for materiel, hvis konstruktion kræver en erklæring om konstruktionsmæssig overensstemmelse. Sådanne miljøbeskyttelseskrav bør baseres på kravene i bind I, II og III i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart³ for at sikre det samme, ensartede miljøbeskyttelsesniveau, uanset om det pågældende materiel er omfattet af typecertificering eller en erklæring om konstruktionsoverensstemmelse.
- (7) Forordning (EU) nr. 748/2012 bør derfor ændres.
- (8) Der bør fastsættes en tilstrækkeligt lang overgangsperiode, således at organisationer, der er involveret i konstruktionen og produktionen af luftfartøjer, der primært anvendes til sports- og fritidsflyvning, har tid nok til at sikre overholdelsen af de nye regler og procedurer, som indføres ved denne forordning.
- (9) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse nr. 05/2021⁴ afgivet af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, jf. artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 748/2012 foretages følgende ændringer:

- (1) Titlen affattes således:

"KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 748/2012

af 3. august 2012

om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af eller overensstemmelseserklæringer, hvad angår luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur, og for kravene til konstruktions- og produktionsorganisationers kompetence

(omarbejdning)"

- (2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Anvendelsesområde og definitioner

1. I denne forordning fastsættes i overensstemmelse med artikel 19 og 62 i forordning (EU) 2018/1139 fælles tekniske krav og administrative procedurer

³ Konventionen angående international civil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. december 1944 ("Chicagokonventionen").

⁴ Udtalelse nr. 05/2021 af 22. oktober 2021 fra Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur "Part 21 Light — Certification and declaration of design compliance of aircraft used for sport and recreational aviation and related products and parts, and declaration of design and production capability of organisations" <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-052021>

for luftdygtigheds- og miljøcertificering af materiel, dele og apparatur, herunder:

- (a) udstedelse af typecertifikater, begrænsede typecertifikater, supplerende typecertifikater og ændringer af disse certifikater
- (b) udstedelse af luftdygtighedsbeviser, begrænsede luftdygtighedsbeviser, flyvetilladelser og autoriserede frigivelsesbeviser
- (c) udstedelse af reparationskonstruktionsgodkendelser
- (d) påvisning af overholdelse af miljøbeskyttelseskrav
- (e) udstedelse af støjcertifikater og begrænsede støjcertifikater
- (f) identifikation af materiel, dele og apparatur
- (g) certificering af visse former for dele og apparatur
- (h) certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer
- (i) udstedelse af luftdygtighedsdirektiver
- (j) afgivelse af erklæringer om konstruktionsoverensstemmelse og ændring af disse erklæringer
- (k) indgivelse af erklæringer om konstruktions- og produktionsmæssige kompetencer.

2. I denne forordning forstås ved:

- (a) "JAA": de fælles luftfartsmyndigheder
- (b) "JAR": de fælles luftfartskrav
- (c) "del 21": kravene til og procedurerne for certificering af luftfartøjer og hertil knyttet materiel, dele og apparatur samt konstruktions- og produktionsorganisationer som fastsat i bilag I (del 21) til denne forordning
- (d) "del 21 Light": kravene til og procedurerne for certificering af eller indgivelse af en erklæring om konstruktionsoverensstemmelse for luftfartøjer, der primært anvendes til sports- og fritidsflyvning, og hertil knyttet materiel og dele, og for indgivelse af en erklæring om organisationers konstruktions- og produktionsmæssige kompetencer som fastsat i bilag Ib (del 21 Light) til denne forordning
- (e) "hovedforretningssted": virksomhedens hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted, hvor de vigtigste økonomiske funktioner og den operationelle kontrol af de aktiviteter, der er henvist til i denne forordning, udøves
- (f) "artikel": enhver del og ethvert apparatur, der kan anvendes på et civilt luftfartøj
- (g) "ETSO": European Technical Standard Order. European Technical Standard Order er en detaljeret luftdygtighedsspecifikation, der udstedes af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") for at sikre overensstemmelse med kravene i denne forordning som en mindstepræstationsnorm for bestemte artikler

- (h) "EPA": den europæiske delgodkendelse (European Part Approval). Den europæiske delgodkendelse af en artikel indebærer, at artiklen er produceret i overensstemmelse med godkendte konstruktionsdata, der ikke tilhører indehaveren af typecertifikatet for det pågældende materiel, undtagen for ETSO-artikler
- (i) "ELA1-luftfartøj": et af følgende bemandede luftfartøjer (ELA står for "European Light Aircraft"):
- i) en flyvemaskine med en maksimal startmasse (MTOM) på 1 200 kg eller derunder, der ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj
 - ii) et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse (MTOM) på 1 200 kg eller derunder
 - iii) en ballon konstrueret til et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på højst 3 400 m³ for varmluftballoner, 1 050 m³ for gasballoner og 300 m³ for forankrede gasballoner
 - iv) et luftskib konstrueret til højst fire personer og et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på højst 3 400 m³ for varmluftsluftskibe og 1 000 m³ for gasluftskibe
- (j) "ELA2-luftfartøj": et af følgende bemandede luftfartøjer (ELA står for "European Light Aircraft"):
- i) en flyvemaskine med en maksimal startmasse (MTOM) på 2 000 kg eller derunder, der ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj
 - ii) et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse (MTOM) på 2 000 kg eller derunder
 - iii) en ballon
 - iv) et varmluftsluftskib
 - v) et gasluftskib med alle følgende egenskaber:
 - højst 3 % statisk vægt
 - motor uden styret trækraft (undtagen reverseringstrækraft)
 - konventionel og enkel konstruktion bestående af: struktur, styringssystem og ballonetsystem
 - manøvreorganer uden hjælpeenergi
 - vi) et rotorluftfartøj med en maksimal startmasse (MTOM) på 600 kg eller derunder, med en enkel konstruktion, som er konstrueret til at befordre højst to personer, og uden turbine- og/eller raketmotorer; fartøjet er begrænset til VFR-operationer om dagen
- (k) "data om operationel egnethed" (OSD): data, der indgår i et typecertifikat, et begrænset typecertifikat eller et supplerende typecertifikat for luftfartøjer, og som omfatter følgende:
- i) mindstepensum for et typeratingkursus for piloter, herunder fastlæggelse af typerating

- ii) fastlæggelse af omfanget af de kildedata til validering af luftfartøjer, der skal understøtte objektiv kvalificering af simulatorer, eller midlertidige data, som skal understøtte foreløbig kvalificering af dem
- iii) mindstepensum for et typeratingkursus for personale, der har ansvaret for at certificere vedligeholdelse, herunder fastlæggelse af typerating
- iv) fastlæggelse af type eller variant, hvad angår kabinepersonale, og typespecifikke data til kabinepersonale
- v) masterminimumsudstysrlisten."

(3) Artikel 2 affattes således:

"Artikel 2

Certificering af materiel, dele og apparatur

1. Der udstedes certifikater for materiel, dele og apparatur som anført i bilag I (del 21).
2. Uanset denne artikels stk. 1 kan der alternativt udstedes certifikater som anført i bilag Ib (del 21 Light) for følgende materiel:
 - (a) en flyvemaskine med en maksimal startmasse (MTOM) på 2 000 kg eller derunder og en maksimal passagersædekonfiguration for operation på fire
 - (b) et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse (MTOM) på 2 000 kg eller derunder
 - (c) en ballon
 - (d) et varmluftsluftskib
 - (e) et passagergasluftskib konstrueret til højst fire personer
 - (f) et rotorluftfartøj med en maksimal startmasse (MTOM) på 1 200 kg eller derunder og en maksimal passagersædekonfiguration på fire
 - (g) en stempelmotor eller en propel med fast pitch, som er beregnet til montering på et luftfartøj som omhandlet i litra a)-f) eller
 - (h) et gyroplan.
3. Uanset denne artikels stk. 1 og 2 kan der alternativt indgives en erklæring om konstruktionsoverensstemmelse som fastsat i bilag Ib (del 21 Light) for følgende materiel:
 - (a) en flyvemaskine uden jetmotor med en maksimal startmasse (MTOM) på 1 200 kg eller derunder og en maksimal passagersædekonfiguration på to
 - (b) et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse (MTOM) på 1 200 kg eller derunder
 - (c) en ballon konstrueret til højst fire personer
 - (d) et varmluftsluftskib konstrueret til højst fire personer.

4. Uanset denne artikels stk. 1-3 er luftfartøjer, herunder materiel, dele og apparatur, der er installeret, men som ikke er registreret i en medlemsstat, undtaget fra bestemmelserne i sektion A, subpart H og I, i bilag I (del 21) og sektion A, subpart H og I, i bilag Ib (del 21 Light). De er også undtaget fra bestemmelserne i sektion A, subpart P, i bilag I (del 21) og sektion A, subpart P, i bilag Ib (del 21 Light), undtagen når en medlemsstat foreskriver luftfartøjsidentifikationsmærker."

(4) Følgende indsættes som artikel 2a:

"Artikel 2a

Overgangsordninger for certifikater, der tidligere er udstedt i henhold til bilag I (del 21)

1. Indehaveren af et gyldigt typecertifikat eller et supplerende typecertifikat, der er udstedt eller anses for at være udstedt af agenturet i henhold til bilag I (del 21), kan indtil den [*OP indsæt venligst dato: tre år efter ikrafttrædelsesdatoen*] anmode agenturet om fra en given dato at opretholde den typekonstruktion, der er godkendt i henhold til det pågældende certifikat i overensstemmelse med bilag Ib (del 21 Light), forudsat at det materiel, der er omfattet af certifikatet, henhører under anvendelsesområdet for artikel 2, stk. 2.
2. Når der indgives en anmodning i henhold til stk. 1, skal det pågældende typecertifikat eller supplerende typecertifikat fra og med den dato, der er nævnt i stk. 1, være underlagt bestemmelserne i bilag Ib (del 21 Light) vedrørende typecertifikater eller supplerende typecertifikater, alt efter hvad der er relevant. Agenturet ændrer typecertifikatets eller det supplerende typecertifikats dataark i overensstemmelse hermed."

(5) Artikel 3, stk. 3 og 4, affattes således:

- "3. For materiel, som den 28. september 2003 var ved at blive typecertificeret via JAA eller en medlemsstat, gælder følgende:
 - (a) Hvis materiellet er ved at blive certificeret af flere medlemsstater, anvendes det mest fremskredne af disse projekter som reference.
 - (b) Punkt 21.A.15, litra a), b) og c), i bilag I (del 21) finder ikke anvendelse.
 - (c) Uanset punkt 21.B.80, i bilag I (del 21) er grundlaget for typecertificeringen det, som JAA eller eventuelt medlemsstaten havde fastlagt på datoen for ansøgningen om godkendelsen.
 - (d) Den kontrol af overholdelsen af kravene, der er gennemført i henhold til JAA's eller medlemsstaternes procedurer, anses med henblik på punkt 21.A.20, litra a) og d), i bilag I (del 21) for at være foretaget af agenturet.
4. For materiel, der har et nationalt typecertifikat eller tilsvarende, og for hvilket en medlemsstats godkendelse af en ændring endnu ikke var afsluttet på den dato, hvor typecertifikatet skulle være godkendt i overensstemmelse med denne forordning, gælder følgende betingelser:
 - (a) Hvis en godkendelsesproces udføres af flere medlemsstater, anvendes det mest fremskredne projekt som reference.
 - (b) Punkt 21.A.93 i bilag I (del 21) finder ikke anvendelse.

- (c) Det gældende typecertificeringsgrundlag er det, som JAA eller eventuelt medlemsstaten havde fastlagt på datoen for ansøgningen om godkendelse af ændringen.
 - (d) Den kontrol af overholdelsen af kravene, der er gennemført i henhold til JAA's eller medlemsstaternes procedurer, anses med henblik på punkt 21.B.107 i bilag I (del 21) for at være foretaget af agenturet."
- (6) Artikel 8, stk. 2 og 3, affattes således:
- "2. Uanset denne artikels stk. 1 kan en fysisk eller juridisk person, hvis hovedforretningssted er beliggende i en medlemsstat, og som er ansvarlig for konstruktionen af materiel og ansøger om eller er i besiddelse af et certifikat vedrørende konstruktionen af materiel eller ændringer eller reparationer heraf, i henhold til artikel 2, stk. 2, som et alternativ påvise sine kompetencer i overensstemmelse med bilag Ib (del 21 Light).
 - 3. Fysiske eller juridiske personer, der er involveret i konstruktionen af luftfartøjer, der er omfattet af en erklæring om konstruktionsoverensstemmelse som omhandlet i artikel 2, stk. 3, er ikke forpligtet til at påvise deres kompetencer."
- (7) I artikel 8 tilføjes følgende som stk. 5:
- "5. Uanset denne artikels stk. 1 kan en organisation, hvis hovedforretningssted er beliggende i et tredjeland, påvise sine kompetencer ved at være indehaver af et certifikat, der er udstedt af den pågældende stat for det materiel, den del eller det apparatur, som organisationen ansøger om godkendelse af i overensstemmelse med bilag I (del 21), under forudsætning af, at:
 - (a) den pågældende stat er konstruktionsstaten
 - (b) agenturet har fastslået, at niveauet for kontrol af overholdelsen af kravene ligger på det samme uafhængige niveau i den pågældende stats system som det niveau, der er fastsat ved denne forordning, enten gennem et tilsvarende system for godkendelse af organisationer eller gennem direkte inddragelse af den pågældende stats kompetente myndighed."
- (8) Artikel 9, stk. 2 og 3, affattes således:
- "2. Uanset denne artikels stk. 1 kan en fysisk eller juridisk person, hvis hovedforretningssted er beliggende i en medlemsstat, og som er ansvarlig for fremstillingen af materiel og dertil knyttede dele og apparatur, i henhold til artikel 2, stk. 2, som et alternativ påvise sine kompetencer i overensstemmelse med bilag Ib (del 21 Light).
 - 3. Der kræves ikke påvisning af kompetencer i henhold til stk. 1 eller 2, hvis produktionsorganisationen eller den fysiske eller juridiske person er involveret i følgende fremstillingsaktiviteter:
 - (a) fremstilling af dele eller apparatur, der i overensstemmelse med bilag I (del 21) kan installeres i typecertificeret materiel uden at skulle være ledsaget af et autoriseret frigivelsesbevis (dvs. en EASA-formular 1)
 - (b) fremstilling af dele, der i overensstemmelse med bilag Ib (del 21 Light) kan installeres i et luftfartøj, der er omfattet af en erklæring om konstruktionsoverensstemmelse, uden at de skal være ledsaget af et autoriseret frigivelsesbevis (dvs. EASA-formular 1)

- (c) fremstilling af et luftfartøj, der er omfattet af en erklæring om konstruktionsoverensstemmelse som omhandlet i artikel 2, stk. 3, og dele, der kan installeres på sådanne luftfartøjer. I sådanne tilfælde udføres fremstillingsaktiviteterne i overensstemmelse med sektion A, subpart R, i bilag Ib (del 21 Light)."

(9) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Agenturets foranstaltninger

1. Agenturet udarbejder acceptable måder for overensstemmelse ("AMC"), som de kompetente myndigheder, organisationer og personalemedlemmer kan bruge for at påvise overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I (del 21) og bilag Ib (del 21 Light).
 2. De AMC, som agenturet udsteder, må hverken indføre nye krav eller lempe de krav, der er fastsat i bilag I (del 21) og bilag Ib (del 21 Light)."
- (10) Bilag I (del 21) ændres i overensstemmelse med bilag I til denne forordning.
- (11) Bilag Ib (del 21 Light) tilføjes som fastsat i bilag II til denne forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den [OP — indsæt venligst dato: **et år** fra ikrafttrædelsesdatoen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2.6.2022.

På Kommissionens vegne
Formand
Ursula VON DER LEYEN