



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 7. Juni 2022  
(OR. en)

9934/22

AVIATION 109  
DELECT 85

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 2. Juni 2022

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.: C(2022) 3234 final

---

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 2.6.2022 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission im Hinblick auf die Umsetzung angemessenerer Anforderungen an Luftfahrzeuge, die im Flugsport und in der Freizeitluftfahrt eingesetzt werden

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2022) 3234 final.

Anl.: C(2022) 3234 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 2.6.2022  
C(2022) 3234 final

**DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION**

**vom 2.6.2022**

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission im Hinblick auf die Umsetzung angemessenerer Anforderungen an Luftfahrzeuge, die im Flugsport und in der Freizeitluftfahrt eingesetzt werden**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Seitens der Agentur und mit der Verordnung (EU) 2018/1139 wurde anerkannt, dass bei den Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission im Hinblick auf die Entwicklung und Herstellung von Luftfahrzeugen, die in erster Linie für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt sind, eine größere Verhältnismäßigkeit gewahrt werden muss. Mit Artikel 19 der Verordnung (EU) 2018/1139 hat die Europäische Kommission einige Instrumente an der Hand, solche Vorschriften zu erlassen und damit für eine größere Verhältnismäßigkeit zu sorgen. Zudem wird insbesondere in den Erwägungsgründen 6 und 25 jener Verordnung gefordert, dass die Organisationen, die an der Entwicklung und Herstellung von mit einem geringeren Risiko behafteten luftfahrttechnischen Erzeugnissen beteiligt sind, die Möglichkeit haben sollten, die Einhaltung der einschlägigen Industriestandards bei der Entwicklung dieser Erzeugnisse zu bestätigen. Nach Artikel 140 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 muss die Agentur Vorschläge zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission und der anwendbaren Zertifizierungsspezifikationen vorlegen, um sie in Bezug auf in erster Linie für Sport- und Freizeitzwecke bestimmte Luftfahrzeuge an jene Verordnung anzupassen.

Mit den in diesem Vorschlag enthaltenen Vorschriften lässt sich die Verhältnismäßigkeit wie folgt erreichen:

- a) Für eine Musterzulassung (oder eine ergänzende Musterzulassung) für ein Produkt, das in erster Linie für die Sport- und Freizeitluftfahrt bestimmt ist, gelten für Antragsteller vereinfachte Anforderungen und Verfahren.
- b) Die Anforderungen und Verfahren wurden angepasst, damit für bestimmte Produktkategorien die Einhaltung vorab festgelegter technischer Spezifikationen gegenüber der Agentur mittels einer Compliance-Erklärung für die Konstruktion bestätigt werden kann und keine EASA-Zertifizierung eingeholt werden muss.
- c) Organisationen, die an der Entwicklung und Herstellung von in erster Linie für die Sport- und Freizeitluftfahrt bestimmten Produkten beteiligt sind, erhalten die Möglichkeit, für den Nachweis ihrer Entwicklungs- und Herstellungsbefähigung und der Einhaltung der einschlägigen organisatorischen Anforderungen statt einer Zulassung eine Erklärung vorlegen zu können.

Es wird vorgeschlagen, in die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission einen gesonderten Anhang (Anhang Ib) aufzunehmen, der geeignete Maßnahmen zur Regulierung dieses Segments des Luftfahrtsektors enthält, für den verhältnismäßige, kosteneffiziente und flexible Vorschriften festgelegt werden. Durch diese spezifischen Vorschriften wird dafür gesorgt, dass den Herstellern und Betreibern dieser mit geringerem Risiko behafteten Produkte kein unnötiger administrativer und finanzieller Aufwand entsteht und gleichzeitig das erforderliche Sicherheitsniveau gewährleistet wird.

### **2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS**

Nach Artikel 128 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 konsultiert die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen. Der Entwurf des delegierten Rechtsakts wurde der Sachverständigengruppe zur Flugsicherheit, an der auch Vertreter der Mitgliedstaaten teilnehmen, in ihrer Sitzung vom 17. Februar 2022 vorgelegt. Der vorliegende delegierte

Rechtsakt beruht auf der Stellungnahme Nr.05/2021, die die EASA nach gezielten Konsultationsworkshops und der Konsultation der einschlägigen Beratungsgremien zu ihrem Entwurf abgegeben hat.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Nach Artikel 128 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 konsultiert die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen. Der Entwurf des delegierten Rechtsakts wurde der Sachverständigengruppe zur Flugsicherheit, an der auch Vertreter der Mitgliedstaaten teilnehmen, in ihrer Sitzung vom 17. Februar 2022 vorgelegt. Der vorliegende delegierte Rechtsakt beruht auf der Stellungnahme Nr.05/2021, die die EASA nach gezielten Konsultationsworkshops und der Konsultation der einschlägigen Beratungsgremien zu ihrem Entwurf abgegeben hat.

# DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 2.6.2022

## **zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission im Hinblick auf die Umsetzung angemessenerer Anforderungen an Luftfahrzeuge, die im Flugsport und in der Freizeitluftfahrt eingesetzt werden**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 19 Absatz 1 und Artikel 62 Absatz 13,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission<sup>2</sup> sind die Anforderungen an die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile ziviler Luftfahrzeuge sowie für Motoren, Propeller und Teile, die in sie eingebaut werden sollen, festgelegt.
- (2) Nach Artikel 140 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 müssen für die Sport- und Freizeitluftfahrt einfache und verhältnismäßige Vorschriften festgelegt werden, um einen unnötigen administrativen und finanziellen Aufwand für die an der Entwicklung und Herstellung solcher Luftfahrzeuge beteiligten Organisationen zu vermeiden. Diese Vorschriften müssen verhältnismäßig, kosteneffizient und flexibel sein und gleichzeitig das erforderliche Sicherheitsniveau gewährleisten.
- (3) Organisationen, die an der Entwicklung und Herstellung bestimmter Kategorien von in der Sport- und Freizeitluftfahrt eingesetzten Produkten beteiligt sind, sollten als Alternative zur Konstruktionszertifizierung die Möglichkeit erhalten, über die Konstruktion eines Luftfahrzeugs und gegebenenfalls des Motors und Propellers eine Compliance-Erklärung über die Einhaltung der einschlägigen Industriestandards abzugeben, wenn davon ausgegangen wird, dass dies ein annehmbares Sicherheitsniveau gewährleistet.
- (4) Organisationen, die an der Entwicklung und Herstellung von in der Sport- und Freizeitluftfahrt eingesetzten Produkten beteiligt sind, sollten auch die Möglichkeit

---

<sup>1</sup> ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1).

erhalten, für die Zertifizierung solcher Produkte auf ein angemesseneres Verfahren zurückzugreifen.

- (5) Organisationen, die an der Entwicklung und Herstellung von in der Sport- und Freizeitluftfahrt eingesetzten Produkten beteiligt sind, sollten die Möglichkeit erhalten, als Alternative zu einer Organisationszulassung eine Erklärung über ihre Befähigung zur Entwicklung und Herstellung solcher Produkte und Teile abzugeben. Diese Organisationen sollten für den Nachweis ihrer Befähigung zur Durchführung von Entwicklungs- und Herstellungstätigkeiten bereits vorhandene Zulassungen vorlegen können.
- (6) Für Produkte, für die eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion vorgelegt werden muss, sollten auch Umweltschutzanforderungen festgelegt werden. Um sicherzustellen, dass für ein Produkt, unabhängig davon, ob es einer Musterzulassung oder einer Compliance-Erklärung für die Konstruktion unterliegt, dasselbe einheitliche Umweltschutzniveau gilt, sollten diese Umweltschutzanforderungen auf der Grundlage der im Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt<sup>3</sup> Anhang 16 Bände I, II und III genannten Anforderungen festgelegt werden.
- (7) Die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (8) Den Organisationen, die an der Entwicklung und Herstellung von in erster Linie in der Sport- und Freizeitluftfahrt eingesetzten Luftfahrzeugen beteiligt sind, sollte ein ausreichender Übergangszeitraum eingeräumt werden, damit sie dafür sorgen können, dass die mit dieser Verordnung eingeführten neuen Vorschriften und Verfahren eingehalten werden.
- (9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 05/2021<sup>4</sup>, die die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) gemäß Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 abgegeben hat —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Verordnung (EU) Nr. 748/2012 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

### **„VERORDNUNG (EU) Nr. 748/2012 DER KOMMISSION**

**vom 3. August 2012**

### **zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen oder die Abgabe von Compliance-Erklärungen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Anforderungen an die Befähigung von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen**

**(Neufassung)“**

---

<sup>3</sup> Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Chicago am 7. Dezember 1944 (im Folgenden „Abkommen von Chicago“).

<sup>4</sup> Stellungnahme 05/2021 vom 22. Oktober 2021 der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit („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>.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 1*

**Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen**

- (1) Auf der Grundlage von Artikel 19 und Artikel 62 der Verordnung (EU) 2018/1139 werden in dieser Verordnung die gemeinsamen technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren für die Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung von Produkten, Bau- und Ausrüstungsteilen festgelegt und zwar für
- a) die Erteilung von Musterzulassungen, eingeschränkten Musterzulassungen, ergänzenden Musterzulassungen und die Änderung solcher Zulassungen;
  - b) die Ausstellung von Lufttüchtigkeitszeugnissen, eingeschränkten Lufttüchtigkeitszeugnissen, Fluggenehmigungen und Freigabebescheinigungen;
  - c) die Erteilung von Genehmigungen für Reparaturverfahren;
  - d) den Nachweis der Einhaltung von Umweltschutzanforderungen;
  - e) die Ausstellung von Lärmzeugnissen und eingeschränkten Lärmzeugnissen;
  - f) die Kennzeichnung von Produkten, Bau- und Ausrüstungsteilen;
  - g) die Zulassung bestimmter Bau- und Ausrüstungsteile;
  - h) die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen;
  - i) die Herausgabe von Lufttüchtigkeitsanweisungen;
  - j) die Abgabe von Compliance-Erklärungen für die Konstruktion und Änderungen dieser Erklärungen;
  - k) die Abgabe von Erklärungen über die Befähigung zur Entwicklung und Herstellung.
- (2) Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:
- a) „JAA“ (Joint Aviation Authorities): Gemeinsame Luftfahrtbehörden;
  - b) „JAR“ (Joint Aviation Requirements): Anforderungen der Gemeinsamen Luftfahrtbehörden;
  - c) „Teil 21“: die in Anhang I (Teil 21) dieser Verordnung festgelegten Anforderungen und Verfahren für die Zertifizierung von Luftfahrzeugen und zugehörigen Produkten, Bau- und Ausrüstungsteilen, sowie von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen;
  - d) „Teil 21 Leicht“: die in Anhang Ib (Teil 21 Leicht) dieser Verordnung festgelegten Anforderungen und Verfahren für die Zertifizierung oder Erklärung der Compliance für die Konstruktion für in erster Linie für Sport- und Freizeitzwecke bestimmte Luftfahrzeuge und zugehörige

Produkte und Teile sowie die Erklärung über die Entwicklungs- und Herstellungsbefähigung von Organisationen;

- e) „Hauptgeschäftssitz“ (principal place of business): der Hauptsitz oder eingetragene Sitz des Unternehmens, an dem die hauptsächlichen Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle der Tätigkeiten, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, ausgeübt werden;
- f) „Artikel“ (article): jedes Bau- oder Ausrüstungsteil, das für Zivilluftfahrzeuge verwendet wird;
- g) „ETSO“ (European Technical Standard Order): die Europäische Technische Standardzulassung. Die Europäische Technische Standardzulassung ist eine detaillierte Lufttüchtigkeitspezifikation, die von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (die Agentur) herausgegeben wird, um die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung als Mindestleistungsstandard für bestimmte Artikel zu gewährleisten;
- h) „EPA“ (European Part Approval): Europäische Teilezulassung. Die Europäische Teilezulassung eines Artikels bedeutet, dass der Artikel gemäß genehmigter Konstruktionsdaten hergestellt wurde, die nicht dem Inhaber der Musterzulassung des zugehörigen Produkts gehören, ausgenommen ETSO-Artikel;
- i) „Luftfahrzeug der Kategorie ELA1“ (ELA1 aircraft): eines der folgenden bemannten europäischen leichten Luftfahrzeuge (European Light Aircraft):
  - i) ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger, das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist;
  - ii) ein Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger;
  - iii) ein Ballon mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3 400 m<sup>3</sup> für Heißluftballone, 1 050 m<sup>3</sup> für Gasballone, 300 m<sup>3</sup> für gefesselte Gasballone;
  - iv) ein für nicht mehr als vier Insassen ausgelegtes Luftschiff mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3 400 m<sup>3</sup> für Heißluft-Luftschiffe und 1 000 m<sup>3</sup> für Gas-Luftschiffe;
- j) „Luftfahrzeug der Kategorie ELA2“ (ELA2 aircraft): eines der folgenden bemannten europäischen leichten Luftfahrzeuge (European Light Aircraft):
  - i) ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 000 kg oder weniger, das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist;
  - ii) ein Segelflugzeug oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 000 kg oder weniger;
  - iii) ein Ballon;

- iv) ein Heißluft-Luftschiff;
- v) ein gasgefülltes Luftschiff, das alle folgenden Merkmale aufweist:
  - 3 % maximales statisches Gewicht,
  - nicht gerichteter Schub (ausgenommen Umkehrschub),
  - konventionelle und einfache Konstruktion von Struktur, Steuerungssystem und Ballonnetz-System,
  - keine Servosteuerung;
- vi) ein Drehflügler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als 600 kg und von einfacher Konstruktion, der für die Beförderung von nicht mehr als zwei Insassen ausgelegt ist und nicht turbinen- und/oder raketenmotorgetrieben ist; beschränkt auf Flugbetrieb nach Sichtflugregeln bei Tage;
- k) „Betriebliche Eignungsdaten“ (Operational Suitability Data, OSD): Daten, die Teil einer Musterzulassung, einer eingeschränkten Musterzulassung oder ergänzenden Musterzulassung für ein Luftfahrzeug sind und Folgendes insgesamt beinhalten:
  - i) einen Mindestlehrplan für den Erwerb einer Pilotenberechtigung einschließlich der Festlegung der Musterberechtigung;
  - ii) die Festlegung des Umfangs der Herkunftsdaten für die Luftfahrzeuggenehmigung zum Nachweis der objektiven Eignung der Simulatoren oder der vorläufigen Daten zum Nachweis ihrer vorübergehenden Eignung;
  - iii) einen Mindestlehrplan für die Ausbildung des freigabeberechtigten Instandhaltungspersonals einschließlich der Festlegung der Musterberechtigung;
  - iv) die Festlegung des Musters oder der Baureihe sowie musterbezogene Daten für die Schulung der Flugbegleiter;
  - v) die Basis-Mindestausrüstungsliste.“

3. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 2*

**Zulassung von Produkten, Bau- und Ausrüstungsteilen**

- (1) Für Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile werden die in Anhang I (Teil 21) angegebenen Zeugnisse ausgestellt.
- (2) Abweichend von Absatz 1 können für die folgenden Produkte alternativ Zeugnisse nach Anhang Ib (Teil 21 Leicht) ausgestellt werden:
  - a) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 000 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl von vier;
  - b) Segelflugzeuge oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2 000 kg oder weniger;

- c) Ballone;
  - d) Heißluft-Luftschiffe;
  - e) Gasluftschiffe für Passagiere, konstruiert für nicht mehr als vier Personen;
  - f) Drehflügler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl von vier;
  - g) Kolbentriebwerke oder Festpropeller, die für den Einbau in ein Luftfahrzeug nach den Buchstaben a bis f bestimmt sind, oder
  - h) Flugschrauber.
- (3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 kann für die folgenden Produkte alternativ eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion nach Anhang Ib (Teil 21 Leicht) ausgestellt werden:
- a) Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger ohne Strahlantrieb und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl von zwei;
  - b) Segelflugzeuge oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1 200 kg oder weniger;
  - c) Ballone, konstruiert für nicht mehr als vier Personen;
  - d) Heißluft-Luftschiffe, konstruiert für nicht mehr als vier Personen.
- (4) In Abweichung von den Absätzen 1 bis 3 werden Luftfahrzeuge einschließlich eingebauter Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile, die nicht in einem Mitgliedstaat registriert sind, von den Bestimmungen in Anhang I (Teil 21) Hauptabschnitt A Abschnitte H und I und in Anhang Ib (Teil 21 Leicht) Hauptabschnitt A Abschnitte H und I ausgenommen. Sie sind auch von den Bestimmungen von Anhang I (Teil 21) Hauptabschnitt A Abschnitt P und Anhang Ib (Teil 21 Leicht) Hauptabschnitt A Abschnitt P ausgenommen, es sei denn, ein Mitgliedstaat schreibt die Luftfahrzeugkennung vor.“

4. Der folgende Artikel 2a wird eingefügt:

*„Artikel 2a*

**Übergangsregelungen für Zulassungen, die bisher nach Anhang I (Teil 21) erteilt wurden**

- (1) Inhaber einer gültigen Musterzulassung oder einer gültigen ergänzenden Musterzulassung, die von der Agentur nach Anhang I (Teil 21) erteilt wurde oder als erteilt gilt, können bis zum [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: drei Jahre nach Inkrafttreten*] bei der Agentur einen Antrag stellen, ab einem bestimmten Zeitpunkt jene Zulassung für diese Musterbauart nach Anhang 1b (Teil 21 Leicht) aufrechtzuerhalten, sofern das unter jene Zulassung fallende Produkt in den Geltungsbereich von Artikel 2 Absatz 2 fällt.
- (2) Wird ein Antrag nach Absatz 1 gestellt, so unterliegt jene Musterzulassung oder ergänzende Musterzulassung ab dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt den für Musterzulassungen bzw. ergänzende Musterzulassungen geltenden Bestimmungen des Anhangs Ib (Teil 21 Leicht). Die Agentur ändert das

Datenblatt für die Musterzulassung oder die ergänzende Musterzulassung entsprechend.“

5. Artikel 3 Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Für Produkte mit einem am 28. September 2003 bereits bei der JAA oder einem Mitgliedstaat eingeleiteten Musterzulassungsverfahren gilt:

- a) Wurde die Zulassung eines Produkts in mehreren Mitgliedstaaten beantragt, wird das am weitesten fortgeschrittene Verfahren als Grundlage herangezogen.
- b) Punkt 21.A.15 Buchstaben a, b und c von Anhang I (Teil 21) finden keine Anwendung.
- c) In Abweichung von Anhang I (Teil 21) Punkt 21.B.80 ist als Musterzulassungsgrundlage die von der JAA bzw. dem Mitgliedstaat am Tag der Beantragung der Genehmigung festgelegte Grundlage zu verwenden.
- d) Zur Erfüllung von Anhang I (Teil 21) Punkt 21.A.20 Buchstaben a und d gilt die Konformitätsfeststellung im Rahmen der Verfahren der JAA oder eines Mitgliedstaats als von der Agentur durchgeführt.

(4) Für Produkte mit einer nationalen Musterzulassung oder gleichwertigen Zulassung, bei denen das Genehmigungsverfahren für eine Änderung in einem Mitgliedstaat zu dem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen war, zu dem die Musterzulassung nach dieser Verordnung hätte genehmigt werden müssen, gilt:

- a) Wurde ein Genehmigungsverfahren von mehreren Mitgliedstaaten durchgeführt, wird das am weitesten fortgeschrittene Verfahren als Grundlage herangezogen.
- b) Punkt 21.A.93 von Anhang I (Teil 21) findet keine Anwendung.
- c) Als anwendbare Grundlage der Musterzulassung gilt die zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung der Änderung von der JAA oder gegebenenfalls dem Mitgliedstaat festgelegte Grundlage.
- d) Zur Erfüllung von Anhang I (Teil 21) Punkt 21.B.107 gilt die Konformitätsfeststellung im Rahmen der Verfahren der JAA oder eines Mitgliedstaats als von der Agentur durchgeführt.“

6. Artikel 8 Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Abweichend von Absatz 1 kann eine natürliche oder juristische Person, die für die Entwicklung von Produkten verantwortlich ist und deren Hauptgeschäftssitz sich in einem Mitgliedstaat befindet und die eine Zulassung für die Entwicklung von Produkten oder für deren Änderung oder Reparatur beantragt oder besitzt, nach Artikel 2 Absatz 2 alternativ ihre Befähigung nach Anhang Ib (Teil 21 Leicht) nachweisen.

(3) Natürliche oder juristische Personen, die an der Entwicklung von Luftfahrzeugen beteiligt sind, für die nach Artikel 2 Absatz 3 eine Compliance-Erklärung für die Konstruktion vorgelegt werden kann, müssen ihre Befähigung nicht nachweisen.“

7. In Artikel 8 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Abweichend von Absatz 1 kann eine Organisation, deren Hauptgeschäftssitz in einem Nichtmitgliedstaat liegt, ihre Befähigung im Einklang mit Anhang I (Teil 21) durch den Besitz einer von jenem Staat ausgestellten Zulassung für die Produkte, Bau- oder Ausrüstungsteile nachweisen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Bei dem betreffenden Staat handelt es sich um den Entwurfsstaat.
- b) Die Agentur hat festgestellt, dass das System des betreffenden Staates eine unabhängige Überprüfung der Compliance auf demselben Niveau wie diese Verordnung vorsieht, entweder in Form eines gleichwertigen Systems für die Zulassung von Organisationen oder durch die unmittelbare Beteiligung der zuständigen Behörde jenes Staates.“

8. Artikel 9 Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Abweichend von Absatz 1 kann eine natürliche oder juristische Person, deren Hauptgeschäftssitz sich in einem Mitgliedstaat befindet und die für die Herstellung von Produkten sowie deren Bau- und Ausrüstungsteile zuständig ist, nach Artikel 2 Absatz 2 alternativ ihre Befähigung nach Anhang Ib (Teil 21 Leicht) nachweisen.

(3) Der Nachweis der Befähigung nach den Absätzen 1 oder 2 ist nicht erforderlich, wenn die Herstellungsorganisation oder die natürliche oder juristische Person an folgenden Herstellungstätigkeiten beteiligt ist:

- a) Herstellung von Bau- oder Ausrüstungsteilen, die nach Anhang I (Teil 21) für den Einbau in ein musterzertifiziertes Produkt in Betracht kommen, ohne dass ihnen eine Freigabebescheinigung (d. h. EASA-Formblatt 1) beigelegt sein muss;
- b) Herstellung von Teilen, die nach Anhang Ib (Teil 21 Leicht) für den Einbau in ein Luftfahrzeug, das Gegenstand einer Compliance-Erklärung für die Konstruktion ist, in Betracht kommen, ohne dass ihnen eine Freigabebescheinigung (d. h. EASA-Formblatt 1) beigelegt sein muss;
- c) Herstellung eines Luftfahrzeugs, das Gegenstand einer Compliance-Erklärung für die Konstruktion nach Artikel 2 Absatz 3 ist, sowie von Teilen, die für den Einbau in ein solches Luftfahrzeug in Frage kommen. In diesem Fall müssen die Herstellungstätigkeiten nach Anhang Ib (Teil 21 Leicht) Hauptabschnitt A Abschnitt R durchgeführt werden.“

9. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 10*

#### **Maßnahmen der Agentur**

- (1) Die Agentur arbeitet annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) aus, die von zuständigen Behörden, Organisationen und Personal angewendet werden können, um die Einhaltung der Bestimmungen des Anhangs I (Teil 21) und des Anhangs Ib (Teil 21 Leicht) dieser Verordnung nachzuweisen.
- (2) Durch die von der Agentur herausgegebenen AMC dürfen weder neue Anforderungen eingeführt noch die Anforderungen des Anhangs I (Teil 21) oder des Anhangs Ib (Teil 21 Leicht) gemindert werden.“

10. Anhang I (Teil 21) wird entsprechend Anhang I dieser Verordnung geändert.
11. Anhang Ib (Teil 21 Leicht) wird entsprechend Anhang II dieser Verordnung angefügt.

#### *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 1 Jahr nach Inkrafttreten einfügen*].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 2.6.2022

*Für die Kommission  
Die Präsidentin  
Ursula VON DER LEYEN*