

Bruksela, 7 czerwca 2022 r.  
(OR. en)

9934/22

AVIATION 109  
DELECT 85

**PISMO PRZEWODNIE**

---

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

Data otrzymania: 2 czerwca 2022 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej

---

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

---

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 2.6.2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2022) 3234 final.

---

Zał.: C(2022) 3234 final



Bruksela, dnia 2.6.2022 r.  
C(2022) 3234 final

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

**z dnia 2.6.2022 r.**

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym**

## UZASADNIENIE

### **1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO**

Potrzeba wprowadzenia w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 większej proporcjonalności, jeśli chodzi o przepisy dotyczące projektowania i produkcji statków powietrznych przeznaczonych przede wszystkim do użytku sportowego i rekreacyjnego, została odnotowana przez Agencję, a także w tekście rozporządzenia (UE) 2018/1139. Pewne narzędzia umożliwiające Komisji Europejskiej zapewnienie większej proporcjonalności przy przyjmowaniu takich przepisów przewidziano w art. 19 rozporządzenia (UE) 2018/1139, natomiast w motywach 6 i 25 wezwano w szczególności do umożliwienia organizacjom uczestniczącym w projektowaniu i produkcji wyrobów lotniczych niskiego ryzyka deklarowania zgodności projektu tych wyrobów z odpowiednimi normami branżowymi. Art. 140 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 stanowi, że Agencja przedstawia propozycje zmian do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 oraz mających zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych, aby dostosować je – w odniesieniu do statków powietrznych przeznaczonych przede wszystkim do użytku sportowego i rekreacyjnego – do przedmiotowego rozporządzenia.

Przepisy określone w niniejszym wniosku umożliwią osiągnięcie wspomnianej proporcjonalności poprzez:

- a) uproszczenie wymogów i procesów, których musi przestrzegać wnioskodawca, aby uzyskać certyfikat typu (lub uzupełniający certyfikat typu) dla wyrobu przeznaczonego przede wszystkim dla lotnictwa sportowego i rekreacyjnego;
- b) dostosowanie wymogów i procesów w celu zapewnienia, w odniesieniu do niektórych kategorii wyrobów, możliwości deklarowania Agencji zgodności projektu z zestawem wcześniej określonych specyfikacji technicznych zamiast uzyskiwania od EASA certyfikacji takiego wyrobu;
- c) umożliwienie organizacjom uczestniczącym w projektowaniu i produkcji wyrobów przeznaczonych przede wszystkim dla lotnictwa sportowego i rekreacyjnego stosowania deklaracji, a nie zatwierdzenia, do celów poświadczania ich zdolności projektowej lub produkcyjnej oraz zgodności z odpowiednimi wymogami organizacyjnymi.

Proponuje się dodanie specjalnego załącznika (załącznik Ib) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012, który zapewni odpowiednie środki regulujące funkcjonowanie tego segmentu sektora lotnictwa oraz będzie zawierać proporcjonalne, opłacalne i elastyczne przepisy. Te szczególne przepisy pozwalają uniknąć tworzenia zbędnych obciążeń administracyjnych i finansowych względem producentów i operatorów wspomnianych wyrobów niższego ryzyka, zapewniając jednocześnie niezbędny poziom bezpieczeństwa.

### **2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU**

Zgodnie z art. 128 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie na podstawie zasad określonych w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym

w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. Niniejszy projekt aktu delegowanego został przedstawiony grupie ekspertów ds. bezpieczeństwa lotniczego, w której skład wchodzi przedstawiciele państw członkowskich, na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2022 r. Niniejszy akt delegowany opiera się na opinii EASA nr 05/2021, której treść została skonsultowana w ramach ukierunkowanych warsztatów konsultacyjnych i konsultacji projektów materiałów z odpowiednimi organami doradczymi.

### **3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO**

Zgodnie z art. 128 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139 przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie na podstawie zasad określonych w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. Niniejszy projekt aktu delegowanego został przedstawiony grupie ekspertów ds. bezpieczeństwa lotniczego, w której skład wchodzi przedstawiciele państw członkowskich, na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2022 r. Niniejszy akt delegowany opiera się na opinii EASA nr 05/2021, której treść została skonsultowana w ramach ukierunkowanych warsztatów konsultacyjnych i konsultacji projektów materiałów z odpowiednimi organami doradczymi.

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

z dnia 2.6.2022 r.

### **zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym**

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<sup>1</sup>, w szczególności jego art. 19 ust. 1 i art. 62 ust. 13,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012<sup>2</sup> ustanowiono wymagania dotyczące certyfikacji w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska dla wyrobów, części i akcesoriów cywilnych statków powietrznych, takich jak silniki, śmigła i części, które mają być w nich instalowane.
- (2) Zgodnie z art. 140 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 lotnictwo sportowe i rekreacyjne ma podlegać prostym i proporcjonalnym przepisom, aby uniknąć nakładania niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych na organizacje uczestniczące w projektowaniu i produkcji tego rodzaju statków powietrznych. Przepisy te muszą być proporcjonalne, opłacalne i elastyczne, zapewniając jednocześnie niezbędny poziom bezpieczeństwa.
- (3) Organizacje uczestniczące w projektowaniu i produkcji niektórych kategorii wyrobów wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym powinny mieć możliwość, jako rozwiązanie alternatywne względem certyfikacji projektu, deklarowania zgodności projektu statku powietrznego, a także w stosownych przypadkach silnika i śmigła, z odpowiednimi normami branżowymi, w przypadku gdy uznaje się, że zapewni to akceptowalny poziom bezpieczeństwa.

<sup>1</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>2</sup> 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 zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

- (4) Organizacje uczestniczące w projektowaniu i produkcji wyrobów wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym powinny mieć również możliwość stosowania bardziej proporcjonalnego procesu na potrzeby certyfikacji takich wyrobów.
- (5) Organizacje uczestniczące w projektowaniu i produkcji wyrobów wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym powinny mieć możliwość, jako rozwiązanie alternatywne względem zatwierdzenia organizacji, deklarowania swojej zdolności w zakresie projektowania i produkcji wyrobów i części. Organizacje te powinny mieć możliwość korzystania z istniejących zatwierdzeń jako sposobu wykazania swojej zdolności do prowadzenia działalności w zakresie projektowania i produkcji.
- (6) Należy również ustanowić wymogi ochrony środowiska w odniesieniu do wyrobów, których projekt jest przedmiotem deklaracji zgodności projektowej. Tego rodzaju wymogi ochrony środowiska powinny opierać się na wymogach zawartych w tomach I, II i III załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym<sup>3</sup> w celu zapewnienia takiego samego, jednolitego poziomu ochrony środowiska, niezależnie od tego, czy dany wyrób jest przedmiotem certyfikacji typu czy deklaracji zgodności projektowej.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 748/2012.
- (8) Należy przewidzieć wystarczający okres przejściowy dla organizacji uczestniczących w projektowaniu i produkcji statków powietrznych wykorzystywanych przede wszystkim w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym, aby zapewnić przestrzeganie przez nie nowych przepisów i procedur wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią nr 05/2021<sup>4</sup> wydaną przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego 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) tytuł otrzymuje brzmienie:

**„ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr 748/2012**

**z dnia 3 sierpnia 2012 r.**

**ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska, a także**

---

<sup>3</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (zwana dalej »konwencją chicagowską«).

<sup>4</sup> Opinia 05/2021 z dnia 22 października 2021 r. Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, część 21 Light – Certyfikacja i deklaracja zgodności projektowej statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym oraz związanych z nimi wyrobów i części, a także deklaracja zdolności organizacji w zakresie projektowania i produkcji, <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-052021>.

**dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących  
i produkujących  
(wersja przekształcona)”;**

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 1*

**Zakres stosowania i definicje**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia, zgodnie z art. 19 i 62 rozporządzenia (UE) 2018/1139, wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące certyfikacji w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska dla wyrobów, części i akcesoriów, określające szczegółowo:
  - a) wydawanie certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, uzupełniających certyfikatów typu oraz dokonywanie zmian w tych certyfikatach;
  - b) wydawanie świadectw zdadności do lotu, ograniczonych świadectw zdadności do lotu, zezwoleń na loty i autoryzowanych poświadczeń produkcji/obsługi;
  - c) wydawanie zatwierdzeń projektów napraw;
  - d) wykazywanie zgodności z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska;
  - e) wydawanie świadectw zdadności w zakresie hałasu i ograniczonych świadectw zdadności w zakresie hałasu;
  - f) znakowanie wyrobów, części i akcesoriów;
  - g) certyfikację niektórych części i akcesoriów;
  - h) certyfikację organizacji projektujących i produkujących;
  - i) wydawanie dyrektyw zdadności do lotu;
  - j) składanie deklaracji zgodności projektowej i wprowadzanie zmian w tych deklaracjach;
  - k) składanie deklaracji zdolności projektowej i produkcyjnej.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:
  - a) »JAA« oznacza wspólne władze lotnicze;
  - b) »JAR« oznacza wspólne wymagania lotnicze;
  - c) »część 21« oznacza wymagania i procedury dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów

oraz organizacji projektujących i produkujących, określone w załączniku I (część 21) do niniejszego rozporządzenia;

- d) »część 21 Light« oznacza wymagania i procedury dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności projektowej statków powietrznych przeznaczonych przede wszystkim do użytku sportowego i rekreacyjnego oraz związanych z nimi wyrobów i części, a także deklarowania zdolności organizacji w zakresie projektowania i produkcji, określone w załączniku Ib (część 21 Light) do niniejszego rozporządzenia;
- e) »główne miejsce prowadzenia działalności« oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przedsiębiorstwa, gdzie sprawowane są główne funkcje finansowe i prowadzona jest kontrola działań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu;
- f) »artykuł« oznacza każdą część i akcesorium przeznaczone do cywilnego statku powietrznego;
- g) »ETSO« oznacza europejską normę techniczną. Europejska norma techniczna to szczegółowe wymagania zdatowności do lotu wydane przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (»Agencja«) w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami niniejszego rozporządzenia, jako minimalna norma jakości w odniesieniu do niektórych artykułów;
- h) »EPA« oznacza europejskie zatwierdzenie części. Europejskie zatwierdzenie części artykułu oznacza, że artykuł został wyprodukowany zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi nienależącymi do posiadacza certyfikatu typu na związany z nimi wyrób, z wyłączeniem artykułów ETSO;
- i) »statek powietrzny ELA1« oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
  - (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
  - (ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg;
  - (iii) balon o maksymalnej nominalnej objętości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m<sup>3</sup> w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1 050 m<sup>3</sup> w przypadku balonów gazowych, 300 m<sup>3</sup> w przypadku balonów gazowych na uwięzi;
  - (iv) sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób i o maksymalnej nominalnej objętości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m<sup>3</sup> w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1 000 m<sup>3</sup> w przypadku sterowców gazowych;

- j) »statek powietrzny ELA2« oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
- (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
  - (ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg;
  - (iii) balon;
  - (iv) sterowiec na ogrzane powietrze;
  - (v) sterowiec gazowy posiadający wszystkie z wymienionych poniżej cech:
    - 3 % maksymalnego ciężaru statycznego,
    - ciąg niewektorowany (poza ciągiem odwróconym),
    - konwencjonalna i prosta budowa: konstrukcji, systemu sterowania oraz układu balonetu,
    - układ sterowania bez wspomagania;
  - (vi) bardzo lekki wiropłat o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg, o nieskomplikowanej budowie, przeznaczony do przewożenia maksymalnie dwóch osób, niewyposażony w silniki turbinowe ani raketowe; z ograniczeniem do lotów VFR w dzień;
- k) »dane dotyczące zgodności operacyjnej (OSD)« oznaczają dane, które są częścią certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu lub uzupełniającego certyfikatu typu statku powietrznego, obejmujące wszystkie poniższe elementy:
- (i) minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących konkretnego typu statku powietrznego, w tym określenie odnośnego typu;
  - (ii) określenie zakresu pochodzących od projektanta danych dowodowych statku powietrznego umożliwiających test obiektywny w ramach kwalifikacji symulatorów lub danych tymczasowych umożliwiających kwalifikację wstępną;
  - (iii) minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących konkretnego typu statku powietrznego, w tym określenie odnośnego typu;

- (iv) określenie na użytek personelu pokładowego typu lub wariantu statku powietrznego oraz danych specyficznych dla odnośnego typu;
- (v) główny wykaz wyposażenia minimalnego.”;

3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 2*

**Certyfikacja wyrobów, części i akcesoriów**

1. Na wyroby, części i akcesoria wydawane są certyfikaty wyszczególnione w załączniku I (część 21).
2. W drodze odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu można alternatywnie wydawać certyfikaty określone w załączniku Ib (część 21 Light) dla następujących wyrobów:
  - a) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji siedzeń dla czterech osób;
  - b) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg;
  - c) balon;
  - d) sterowiec na ogrzane powietrze;
  - e) pasażerski sterowiec gazowy zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób;
  - f) wiropląt o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji siedzeń dla czterech osób;
  - g) silnik tłokowy lub śmigło o stałym skoku, przeznaczone do zainstalowania na statkach powietrznych, o których mowa w lit. a)–f);  
lub
  - h) wiatrakowiec.
3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2 niniejszego artykułu można alternatywnie składać deklaracje zgodności projektowej określone w załączniku Ib (część 21 Light) dla następujących wyrobów:
  - a) samolot, który nie jest wyposażony w silnik odrzutowy, o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji siedzeń dla dwóch osób;

- b) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg;
  - c) balon zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób;
  - d) sterowiec na ogrzane powietrze zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób.
4. W drodze odstępstwa od ust. 1–3 niniejszego artykułu statki powietrzne, w tym wszelkie zainstalowane na nich wyroby, części i akcesoria, które nie są zarejestrowane w państwie członkowskim, są zwolnione z przepisów sekcji A podczęści H i I załącznika I (część 21) oraz sekcji A podczęści H i I załącznika Ib (część 21 Light). Są one również zwolnione z przepisów sekcji A podczęść P załącznika I (część 21) i sekcji A podczęść P załącznika Ib (część 21 Light), z wyjątkiem sytuacji, gdy znaki rejestracyjne statku powietrznego zostają nadane przez państwo członkowskie.”;
- 4) dodaje się art. 2a w brzmieniu:

*„Artykuł 2a*

**Uregulowania przejściowe dotyczące świadectw wydanych uprzednio na podstawie załącznika I (część 21)**

- 1. Posiadacz ważnego certyfikatu typu lub ważnego uzupełniającego certyfikatu typu, wydanych lub uznanych za wydane przez Agencję na podstawie załącznika I (część 21), może, do dnia [UP – proszę wstawić datę: **3 lata od daty wejścia w życie**] r., wystąpić z wnioskiem do Agencji o utrzymanie, począwszy od określonej daty, projektu typu zatwierdzonego na podstawie takiego certyfikatu zgodnie z załącznikiem Ib (część 21 Light), pod warunkiem że wyrób objęty tym certyfikatem wchodzi w zakres art. 2 ust. 2.
  - 2. W przypadku gdy złożono wniosek zgodnie z ust. 1, dany certyfikat typu lub uzupełniający certyfikat typu podlega, od określonej daty, o której mowa w ust. 1, przepisom załącznika Ib (część 21 Light) dotyczącym certyfikatów typu lub uzupełniających certyfikatów typu, stosownie do przypadku. Agencja odpowiednio zmienia arkusz danych certyfikatu typu lub arkusz danych uzupełniającego certyfikatu typu.”;
- 5) w art. 3 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

- „3. W odniesieniu do wyrobów, które w dniu 28 września 2003 r. były w trakcie procesu certyfikacji typu prowadzonego przez JAA lub państwo członkowskie, stosuje się następujące zasady:
- a) jeżeli wyrób jest w trakcie certyfikacji w kilku państwach członkowskich, jako punkt odniesienia służy najbardziej zaawansowany projekt;
  - b) nie stosuje się załącznika I (część 21) pkt 21.A.15 lit. a), b) i c);
  - c) w drodze odstępstwa od załącznika I (część 21) pkt 21.B.80 podstawą certyfikacji typu jest podstawa ustanowiona przez JAA lub, tam gdzie ma

to zastosowanie, przez państwo członkowskie w dniu składania wniosku o zatwierdzenie;

d) ustalenia kontroli zgodności dokonane według procedur JAA lub państwa członkowskiego są uznawane za dokonane przez Agencję do celów przestrzegania przepisów załącznika I (część 21) pkt 21.A.20 lit. a) i d).

4. W odniesieniu do wyrobów posiadających krajowe certyfikaty typu lub certyfikaty równoważne, dla których w momencie, gdy certyfikat typu musiał być zgodny z niniejszym rozporządzeniem, nie zakończono procesu zatwierdzania zmiany prowadzonego przez państwo członkowskie, zastosowanie mają następujące warunki:

a) jeżeli proces zatwierdzania jest realizowany przez kilka państw członkowskich, jako punkt odniesienia służy najbardziej zaawansowany projekt;

b) nie stosuje się załącznika I (część 21) pkt 21.A.93;

c) właściwą podstawą certyfikacji typu jest podstawa ustanowiona przez JAA lub, tam gdzie ma to zastosowanie, przez państwo członkowskie w dniu składania wniosku o zatwierdzenie zmiany;

d) ustalenia kontroli zgodności dokonane według procedur JAA lub państwa członkowskiego są uznawane za dokonane przez Agencję do celów przestrzegania przepisów załącznika I (część 21) pkt 21.B.107.”;

6) art. 8 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. W drodze odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu osoba fizyczna lub prawna odpowiedzialna za projektowanie wyrobów, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i która ubiega się o certyfikat dotyczący projektu wyrobów lub zmian lub napraw do nich lub posiada taki certyfikat zgodnie z art. 2 ust. 2, może alternatywnie wykazać swoją zdolność zgodnie z załącznikiem Ib (część 21 Light).

3. Osoby fizyczne lub prawne uczestniczące w projektowaniu statków powietrznych będących przedmiotem deklaracji zgodności projektowej, o której mowa w art. 2 ust. 3, nie muszą wykazywać swojej zdolności.”;

7) w art. 8 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W drodze odstępstwa od ust. 1 organizacja, której głównym miejscem prowadzenia działalności jest państwo trzecie, może wykazać swoją zdolność dzięki posiadaniu certyfikatu wydanego przez to państwo na wyrób, część i akcesorium, w odniesieniu do których występuje z wnioskiem zgodnie z załącznikiem I (część 21), pod warunkiem że:

a) państwo to jest państwem projektu;

- b) Agencja ustaliła, że system tego państwa obejmuje taki sam niezależny poziom sprawdzania zgodności jak przewidziany niniejszym rozporządzeniem bądź poprzez równoważny system zatwierdzania organizacji, bądź poprzez bezpośrednie zaangażowanie właściwego organu tego państwa.”;

8) art. 9 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

- „2. W drodze odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu osoba fizyczna lub prawna, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i która jest odpowiedzialna za produkcję wyrobów oraz ich części lub akcesoriów zgodnie z art. 2 ust. 2, może alternatywnie wykazać swoją zdolność zgodnie z załącznikiem Ib (część 21 Light).
- 3. Nie wymaga się wykazania zdolności zgodnie z ust. 1 lub 2, jeżeli organizacja produkująca lub osoba fizyczna lub prawna są zaangażowane w następujące rodzaje działalności produkcyjnej:
  - a) produkcja części lub akcesoriów, które zgodnie z załącznikiem I (część 21) kwalifikują się do montażu w wyrobie certyfikowanym jako typ bez konieczności dołączania autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi (tj. formularza 1 EASA);
  - b) produkcja części, które zgodnie z załącznikiem Ib (część 21 Light) kwalifikują się do montażu na statku powietrznym będącym przedmiotem deklaracji zgodności projektowej bez konieczności dołączania autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi (tj. formularza 1 EASA);
  - c) produkcja statku powietrznego będącego przedmiotem deklaracji zgodności projektowej, o której mowa w art. 2 ust. 3, oraz części kwalifikujących się do montażu na takim statku powietrznym. W takim przypadku działalność produkcyjną prowadzi się zgodnie z sekcją A podczęść R załącznika Ib (część 21 Light).”;

9) art. 10 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 10*

#### **Środki podejmowane przez Agencję**

- 1. Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (»AMC«), które właściwe organy, organizacje i personel mogą stosować w celu wykazania zgodności z przepisami załącznika I (część 21) i załącznika Ib (część 21 Light).
- 2. Opracowane przez Agencję AMC nie mogą wprowadzać nowych wymagań ani nie mogą łagodzić wymagań zawartych w załączniku I (część 21) i załączniku Ib (część 21 Light).”;

- 10) w załączniku I (część 21) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 11) dodaje się załącznik Ib (część 21 Light) w brzmieniu określonym w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

## *Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [UP – proszę wstawić datę: **1 rok** od daty wejścia w życie].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2.6.2022 r.

*W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN*