



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 7 juni 2022  
(OR. en)

9934/22

AVIATION 109  
DELECT 85

## FÖLJENOT

---

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	2 juni 2022
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	C(2022) 3234 final
Ärende:	KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../... av den 2 juni 2022 om ändring av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller genomförandet av mer proportionella regler för luftfartyg som används för sport- och fritidsflyg

---

För delegationerna bifogas dokument – C(2022) 3234 final.

---

Bilaga: C(2022) 3234 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 2.6.2022  
C(2022) 3234 final

**KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...**

**av den 2.6.2022**

**om ändring av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller genomförandet av mer proportionella regler för luftfartyg som används för sport- och fritidsflyg**

## MOTIVERING

### **1. BAKGRUND TILL DEN DELEGERADE AKTEN**

Det har erkänts av byrån och i förordning (EU) 2018/1139 att det finns ett behov av större proportionalitet i kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 när det gäller bestämmelserna om konstruktion och produktion av luftfartyg som främst är avsedda för sport- och fritidsändamål. Artikel 19 i förordning (EU) 2018/1139 erbjuder vissa verktyg som Europeiska kommissionen kan använda för att uppnå större proportionalitet när den antar sådana regler, och i skälen 6 och 25 efterlyses särskilt möjlighet för de organisationer som medverkar i konstruktion och produktion av luftfartsprodukter med låg risk att intyga att konstruktionen av de produkterna överensstämmer med relevanta branschstandarder. Enligt artikel 140.3 i förordning (EU) 2018/1139 ska byrån avge yttranden rörande förslag till ändringar av kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 och den tillämpliga certifieringsspecifikationen i syfte att anpassa dem, vad gäller luftfartyg som huvudsakligen är avsedda för sport- och fritidsändamål, till den förordningen.

De regler som fastställs i detta förslag kommer att göra det möjligt att uppnå denna proportionalitet genom

- (a) förenkling av de krav och processer som en sökande måste följa för att erhålla typcertifiering (eller ett kompletterande typcertifikat) för en produkt som främst är avsedd för sport- och fritidsflyg,
- (b) anpassning av kraven och processerna för att, i fråga om vissa produktkategorier, ge möjlighet att intyga för byrån att konstruktionen överensstämmer med en uppsättning på förhand fastställda tekniska specifikationer i stället för att erhålla Easa-certifiering av en sådan produkt,
- (c) möjligheten för organisationer som medverkar i konstruktion och produktion av produkter som huvudsakligen är avsedda för sport- och fritidsflyg att använda en försäkran, i stället för ett godkännande, för att intyga sin konstruktions- eller tillverkningskapacitet och uppfyllelse av relevanta organisatoriska krav.

En särskild bilaga (bilaga Ib) till kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 föreslås som innehåller lämpliga åtgärder för att reglera detta segment av luftfartssektorn och tillhandahålla proportionella, kostnadseffektiva och flexibla regler. Genom dessa särskilda regler undviker man att det skapas onödiga administrativa och ekonomiska bördor för tillverkare och operatörer av dessa produkter med lägre risk, samtidigt som de nödvändiga säkerhetsnivåerna säkerställs.

### **2. SAMRÅD SOM FÖREGÅTT ANTAGANDET AV AKTEN**

I enlighet med artikel 128.4 i förordning (EU) 2018/1139 ska kommissionen, innan den antar en delegerad akt, samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. Utkastet till delegerad akt lades fram för expertgruppen för flygsäkerhet, i vilken företrädare för medlemsstaterna ingår, vid dess möte den 17 februari 2022. Utkastet till delegerad akt

grundar sig på Easas yttrande nr 05/2021, vars innehåll har konsulterats genom riktade samrådsworkshoppar och samråd med de berörda rådgivande organen om utkast.

### **3. DEN DELEGERADE AKTENS RÄTTSLIGA ASPEKTER**

I enlighet med artikel 128.4 i förordning (EU) 2018/1139 ska kommissionen, innan den antar en delegerad akt, samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. Utkastet till delegerad akt lades fram för expertgruppen för flygsäkerhet, i vilken företrädare för medlemsstaterna ingår, vid dess möte den 17 februari 2022. Utkastet till delegerad akt grundar sig på Easas yttrande nr 05/2021, vars innehåll har konsulterats genom riktade samrådsworkshoppar och samråd med de berörda rådgivande organen om utkast.

# KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

av den 2.6.2022

## om ändring av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller genomförandet av mer proportionella regler för luftfartyg som används för sport- och fritidsflyg

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91<sup>1</sup>, särskilt artiklarna 19.1 och 62.13, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 748/2012<sup>2</sup> fastställs krav för luftvärdighets- och miljöcertifiering av produkter, delar och anordningar i civila luftfartyg, såsom motorer, propellrar och delar som ska installeras i dem.
- (2) Enligt artikel 140.3 i förordning (EU) 2018/1139 ska sport- och fritidsflyget omfattas av enkla och proportionella regler för att undvika onödiga administrativa och ekonomiska bördor för de organisationer som medverkar i konstruktion och produktion av sådana luftfartyg. Dessa regler ska vara proportionella, kostnadseffektiva och flexibla, samtidigt som den nödvändiga säkerhetsnivån säkerställs.
- (3) Organisationer som medverkar i konstruktion och produktion av vissa kategorier av produkter som används inom sport- och fritidsflyg bör ges möjlighet att, som ett alternativ till konstruktionscertifiering, intyga att konstruktionen av ett luftfartyg, och i tillämpliga fall motorn och propellern, överensstämmer med relevanta branschstandarder, om det anses att detta kommer att säkerställa en godtagbar säkerhetsnivå.

<sup>1</sup> EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

- (4) Organisationer som medverkar i utformning och produktion av produkter som används inom idrotts- och fritidsflyget bör också ges möjlighet att använda ett mer proportionerligt förfarande för certifiering av sådana produkter.
- (5) Organisationer som medverkar i konstruktion och produktion av produkter som används inom sport- och fritidsflyget bör ges möjlighet att, som ett alternativ till ett organisatoriskt godkännande, intyga sin förmåga att konstruera och producera produkter och delar. Dessa organisationer bör kunna använda befintliga godkännanden som ett sätt att visa sin förmåga att bedriva konstruktions- och produktionsverksamhet.
- (6) Miljöskyddskrav bör också fastställas för produkter vars konstruktion omfattas av en försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven. Sådana miljöskyddskrav bör baseras på kraven i volym I, II och III i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart<sup>3</sup> för att säkerställa samma och enhetliga miljöskyddsnivå oavsett om en produkt omfattas av typcertifiering eller en försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven.
- (7) Förordning (EU) nr 748/2012 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (8) Organisationer som medverkar i konstruktion och produktion av luftfartyg som främst används inom sport- och fritidsflyg bör få en tillräcklig övergångsperiod för att säkerställa att de följer de nya regler och förfaranden som införs genom denna förordning.
- (9) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrande nr 05/2021<sup>4</sup> från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet i enlighet med artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Förordning (EU) nr 748/2012 ska ändras på följande sätt:

- (1) Titeln ska ersättas med följande:

**”KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 748/2012**

**av den 3 augusti 2012**

**om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av eller försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven för luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för krav på förmåga hos konstruktions- och tillverkningsorganisationer**

**(omarbetning)”.**

---

<sup>3</sup> Konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944 (*Chicagokonventionen*).

<sup>4</sup> Opinion 05/2021 of 22 Oct 2021 of the European Union Aviation Safety Agency, 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 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

### **Tillämpningsområde och definitioner**

1. Denna förordning fastställer, i enlighet med artiklarna 19 och 62 förordning (EG) 2018/1139, gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för luftvärdighets- och miljöcertifiering av produkter, delar och anordningar som specificerar
  - (a) utfärdande av typcertifikat, begränsade typcertifikat, kompletterande typcertifikat och ändringar av dessa certifikat,
  - (b) utfärdande av luftvärdighetsbevis, begränsade luftvärdighetsbevis, flygtillstånd och intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning,
  - (c) utfärdande av godkännande av underlag för reparation,
  - (d) påvisande av att miljöskydds krav är uppfyllda,
  - (e) utfärdande av miljövärdighetsbevis (buller) och begränsade miljövärdighetsbevis (buller),
  - (f) identifiering av produkter, delar och anordningar,
  - (g) certifiering av särskilda delar och anordningar,
  - (h) certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer,
  - (i) utfärdande av luftvärdighetsdirektiv,
  - (j) upprättande av försäkringar om uppfyllelse av konstruktionskrav och ändringar av dessa försäkringar,
  - (k) upprättande av försäkringar om konstruktions- och produktionsförmåga.
2. I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:
  - (a) *JAA*: ett antal samverkande europeiska luftfartsmyndigheter (Joint Aviation Authorities).
  - (b) *JAR*: gemensamma luftfartsbestämmelser (Joint Aviation Requirements).
  - (c) *Del 21*: de krav och förfaranden för certifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt av konstruktions- och produktionsorganisationer som fastställs i bilaga I (Del 21) till denna förordning.
  - (d) *Del 21 Light*: de krav och förfaranden för certifiering eller försäkran om uppfyllelse av konstruktionskrav för luftfartyg som främst är avsedda för

sport- och rekreationsändamål och tillhörande produkter och delar, och för försäkran om organisationers konstruktions- och produktionsförmåga som fastställs i bilaga Ib (Del 21 Light) till denna förordning.

- (e) *huvudsaklig verksamhetsort*: företagets huvudkontor eller säte där de huvudsakliga finansiella funktionerna och den operativa ledningen av den verksamhet som avses i denna förordning utövas.
- (f) *artikel*: varje del och anordning som används på civila luftfartyg.
- (g) *ETSO (European Technical Standard Order)*: en detaljerad luftvärdighetsspecifikation utfärdad av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (*byrån*) för att säkerställa uppfyllande av kraven i denna förordning som en minimistandard för angivna artiklars prestanda.
- (h) *EPA (European Part Approval)*: att EPA beviljats för en artikel innebär att artikeln har tillverkats i överensstämmelse med godkända konstruktionsdata som inte tillhör innehavaren av den berörda produktens typcertifikat, förutom för ETSO-artiklar.
- (i) ELA1-luftfartyg (European Light Aircraft): följande bemannade luftfartyg:
  - i) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 1 200 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.
  - ii) Ett segelflygplan eller motordrivet segelflygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 1 200 kg.
  - iii) En ballong med en maximal volym lyftgas eller varmluft på högst 3 400 m<sup>3</sup> för varmluftsballonger, 1 050 m<sup>3</sup> för gasballonger och 300 m<sup>3</sup> för förankrade gasballonger.
  - iv) Ett luftskepp utformat för högst fyra personer och en maximal volym lyftgas eller varmluft på högst 3 400 m<sup>3</sup> för varmluftskepp och 1 000 m<sup>3</sup> för gasluftskepp.
- (j) ELA2-luftfartyg (European Light Aircraft): följande bemannade luftfartyg:
  - i) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 2 000 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.
  - ii) Ett segelflygplan eller motordrivet segelflygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 2 000 kg.
  - iii) En ballong.
  - iv) Ett varmluftskepp.

- v) Ett gasluftskepp som har alla följande egenskaper:
  - Statisk tyngd på maximalt 3 procent.
  - Ej dragkraftvektorstyrning (med undantag för omvänd dragkraft).
  - Konventionell och enkel utformning av konstruktion, manöversystem och ballonetsystem.
  - Ej servostyrda reglage.
- vi) Ett rotorluftfartyg som har en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg, har ett enkelt utförande, är konstruerat för att bära högst två personer och inte drivs med turbin- och/eller raketmotorer; begränsat till VFR-verksamhet under dager.
- (k) *uppgifter om driftslämplighet (Operational Suitability Data, OSD):* uppgifter som är en del av ett typcertifikat, ett begränsat typcertifikat eller ett kompletterande typcertifikat för luftfartyg, bestående av samtliga följande delar:
  - i) Den kursplan som minimalt krävs för utbildning för typbehörighet för piloter, inbegripet fastställande av typbehörighet.
  - ii) Fastställande av omfattningen av de källuppgifter för validering av luftfartyg som ska stödja en objektiv kvalificering av simulatorer eller preliminära uppgifter som ska stödja en preliminär kvalificering av dessa.
  - iii) Den kursplan som minimalt krävs för att utbilda personal med behörighet att certifiera underhåll, inbegripet fastställande av typbehörighet.
  - iv) Fastställande av typ eller variant för kabinbesättning och typspecifika uppgifter avseende kabinbesättning.
  - v) Grundläggande minimiutrustningslista.”

(3) Artikel 2 ska ersättas med följande:

”Artikel 2

### **Certifiering av produkter, delar och anordningar**

1. Certifikat ska utfärdas för produkter, delar och anordningar på det sätt som anges i bilaga I (Del 21).
2. Genom undantag från punkt 1 i denna artikel får certifikat alternativt utfärdas i enlighet med bilaga Ib (Del 21 Light) för följande produkter:

- (a) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 2 000 kg och med en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av högst fyra passagerare.
  - (b) Ett segelflygplan eller motordrivet segelflygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 2 000 kg.
  - (c) En ballong.
  - (d) Ett vamluftskepp.
  - (e) Ett gasluftskepp för passagerare som är avsett för högst fyra personer.
  - (f) Ett rotorluftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) på högst 1 200 kg med en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av högst fyra passagerare.
  - (g) En kolvmotor eller en propeller med fast bladvinkel som är avsedd att installeras på ett luftfartyg som avses i punkterna a–f, eller
  - (h) ett gyroplan.
3. Genom undantag från punkterna 1 och 2 i denna artikel får en försäkran om uppfyllelse av konstruktionskrav alternativt upprättas, i enlighet med bilaga Ib (Del 21 Light), för följande produkter:
- (a) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 1 200 kg som inte är jetdrivet och med en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av högst två passagerare.
  - (b) Ett segelflygplan eller ett motordrivet segelflygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 1 200 kg.
  - (c) En ballong utformad för högst fyra personer.
  - (d) Ett varmluftskepp utformat för högst fyra personer.
4. Genom undantag från punkterna 1–3 i denna artikel ska luftfartyg, inklusive varje installerad produkt, del och anordning, som inte är registrerade i en medlemsstat undantas från bestämmelserna i kapitel H och I i avsnitt A i bilaga I (Del 21) och kapitel H och I i avsnitt A i bilaga Ib (Del 21 Light). De ska också undantas från bestämmelserna i kapitel P i avsnitt A i bilaga I (Del 21) och kapitel P i avsnitt A i bilaga Ib (Del 21 Light), utom när en medlemsstat föreskriver identifikationsmärkning.
- (4) Följande artikel ska införas som artikel 2a:

*”Artikel 2a*

**Övergångsbestämmelser för certifikat som tidigare utfärdats enligt bilaga I (Del 21)**

1. En innehavare av ett giltigt typcertifikat eller ett kompletterande typcertifikat som utfärdats, eller anses ha utfärdats, av byrån enligt bilaga I (Del 21) får till och med den [Publikationsbyrå: för in datum: *3 år efter dagen för ikraftträdandet*] begära att byrån från och med ett visst datum behåller den typkonstruktion som godkänts enligt det certifikatet i enlighet med bilaga Ib (Del 21 Light), förutsatt att den produkt som certifikatet omfattar omfattas av artikel 2.2.
  2. Om en ansökan görs enligt punkt 1 ska det typcertifikatet eller det kompletterande typcertifikatet från och med det angivna datum som avses i punkt 1 regleras av bestämmelserna i bilaga Ib (Del 21 Light) om typcertifikat eller kompletterande typcertifikat, beroende på vad som är tillämpligt. Byrån ska ändra databladet för typcertifikat eller databladet för kompletterande typcertifikat i enlighet med detta.”
- (5) I artikel 3 ska punkterna 3 och 4 ersättas med följande:
- ”3. För produkter för vilka ett typcertifieringsförfarande pågick genom JAA eller en medlemsstat den 28 september 2003 gäller följande:
    - (a) Om en produkt är under certifiering i flera medlemsstater, ska det längst framskridna projektet användas som referens.
    - (b) Punkterna 21.A.15 a, b och c i bilaga I (Del 21) ska inte tillämpas.
    - (c) Genom undantag från punkt 21.B.80 i bilaga I (Del 21), ska den typcertifieringsgrund användas som upprättats av JAA eller, i tillämpliga fall, av medlemsstaten på dagen för ansökan om godkännande.
    - (d) Upptäckt av brister i överensstämmelse som görs i enlighet med JAA:s eller en medlemsstats förfaranden ska anses ha gjorts av byrån med syfte att uppfylla punkterna 21.A.20 a och d i bilaga I (Del 21).
  4. För produkter som har ett nationellt typcertifikat, eller motsvarande, och för vilka det av en medlemsstat utförda godkännandeförfarandet för en ändring inte avslutats då typcertifikatet måste vara godkänt i enlighet med denna förordning gäller följande villkor:
    - (a) Om ett godkännandeförfarande pågår i flera medlemsstater ska det längst framskridna projektet användas som referens.
    - (b) Punkt 21.A.93 i bilaga I (Del 21) ska inte tillämpas.
    - (c) Den typcertifieringsgrund som upprättats av JAA eller, i tillämpliga fall, av medlemsstaten på dagen för ansökan om godkännande av ändring ska tillämpas.
    - (d) Upptäckt av brister i överensstämmelse som görs i enlighet med JAA:s eller en medlemsstats förfaranden ska anses ha gjorts av byrån med syfte att uppfylla punkt 21.B.107 i bilaga I (Del 21).”
- (6) I artikel 8 ska punkterna 2 och 3 ersättas med följande:

- ”2. Genom undantag från punkt 1 i denna artikel får en fysisk eller juridisk person som ansvarar för konstruktionen av produkter vars huvudsakliga verksamhetsort är belägen i en medlemsstat och som ansöker om eller innehar ett certifikat för konstruktion av produkter, eller ändringar eller reparationer av dessa, i enlighet med artikel 2.2, alternativt visa sin förmåga i enlighet med bilaga Ib (Del 21 Light).
3. Fysiska eller juridiska personer som medverkar i konstruktionen av luftfartyg som omfattas av en försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven enligt artikel 2.3 behöver inte visa sin förmåga.”

(7) I artikel 8 ska följande punkt 5 läggas till:

- ”5. Genom undantag från punkt 1 i denna artikel kan en organisation som har sin huvudsakliga verksamhetsort i en icke-medlemsstat visa sin förmåga genom att inneha ett certifikat som utfärdats av den staten för den produkt, del och utrustning för vilken organisationen lämnar in ansökan i enlighet med bilaga I (Del 21), under förutsättning att
  - (a) denna stat är densamma som konstruktionsstaten,
  - (b) byrån har konstaterat att denna stats system inbegriper samma oberoende nivå av kontroll av uppfyllelse som föreskrivs i denna förordning, antingen genom ett likvärdigt system med organisationsgodkännande eller genom att denna stats behöriga myndighet involveras direkt.”

(8) I artikel 9 ska punkterna 2 och 3 ersättas med följande:

- ”2. Genom undantag från punkt 1 i denna artikel får en fysisk eller juridisk person vars huvudsakliga verksamhetsort är belägen i en medlemsstat, och som ansvarar för tillverkningen av produkter samt delar och anordningar till dessa i enlighet med artikel 2.2, alternativt visa sin förmåga i enlighet med bilaga Ib (Del 21 Light).
3. Påvisande av förmåga enligt punkterna 1 eller 2 ska inte krävas om tillverkningsorganisationen eller den fysiska eller juridiska personen medverkar i följande tillverkningsverksamhet:
  - (a) Tillverkning av delar eller anordningar som i enlighet med bilaga I (Del 21) får installeras i en typcertifierad produkt utan att behöva åtföljas av ett intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning (dvs. Easa-blankett 1).
  - (b) Tillverkning av delar som i enlighet med bilaga I (Del 21 Light) får installeras i ett luftfartyg som omfattas av en försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven utan att behöva åtföljas av ett intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning (dvs. Easa-blankett 1).
  - (c) Tillverkning av ett luftfartyg som omfattas av en försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven enligt artikel 2.3 och av delar som kan installeras på ett sådant luftfartyg. I sådana fall ska tillverkningsverksamheten utföras i enlighet med kapitel R i avsnitt A i bilaga Ib (Del 21 Light).”

(9) Artikel 10 ska ersättas med följande:

*”Artikel 10*

#### **Byråns åtgärder**

1. Byrån ska utarbeta godtagbara sätt att uppfylla kraven som behöriga myndigheter, organisationer och personal kan använda för att visa att bestämmelserna i bilaga I (Del 21) och bilaga Ib (Del 21 Light) är uppfyllda.
2. De godtagbara sätten att uppfylla kraven som utfärdas av byrån ska inte införa nya krav eller sänka de krav som finns i bilaga I (Del 21) och bilaga Ib (Del 21 Light).”

(10) Bilaga I (Del 21) ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

(11) Bilaga Ib (Del 21 Light) ska läggas till som bilaga II till denna förordning.

#### *Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den [Publikationsbyrån: för in datum: **1 år efter datum för ikraftträdande**].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 2.6.2022

*På kommissionens vägnar*  
*Ordförande*  
*Ursula VON DER LEYEN*