

**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2023/1028****z dnia 20 marca 2023 r.****w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do definicji skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym oraz w sprawie sprostowania tego rozporządzenia**

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 zdolności 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, do celów rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (2) Art. 140 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 wymaga, aby przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 <sup>(3)</sup> zostały dostosowane do rozporządzenia (UE) 2018/1139 nie później niż w dniu 12 września 2023 r. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w celu wprowadzenia definicji „skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym”.
- (3) Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/1358 <sup>(4)</sup> zmieniono art. 3 rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w celu aktualizacji odniesień do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. W art. 1 pkt 5 rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/1358 stwierdzono nieumyślnie, że zastępuje się art. 3 ust. 3 i 4 rozporządzenia (UE) nr 748/2012. W rzeczywistości zastąpione powinny być zostać ust. 2 i 3 wspomnianego artykułu. Aby uniknąć nieporozumień, należy teraz zastąpić cały art. 3 rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- (4) W art. 1 pkt 6 rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/1358 stwierdzono nieumyślnie, że zastępuje się art. 8 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 748/2012. W rzeczywistości art. 8 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 748/2012 uważany jest za istotny dla prawidłowego funkcjonowania rozporządzenia (UE) nr 748/2012 i powinien zostać zachowany. W związku z tym pierwotny art. 8 ust. 3 należy ponownie wprowadzić jako nowy ust. 6.

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

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1358 z dnia 2 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 7).

- (5) W art. 1 pkt 8 rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/1358 stwierdzono nieumyślnie, że zastępuje się art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 748/2012. W rzeczywistości przepisy te uważane są za istotne dla prawidłowego funkcjonowania rozporządzenia (UE) nr 748/2012 i powinny zostać zachowane. Aby uniknąć nieporozumień, należy teraz zastąpić cały art. 9 rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić i skorygować rozporządzenie (UE) nr 748/2012,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W art. 1 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 748/2012 dodaje się literę ha) w brzmieniu:

„ha) »skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym« oznacza:

- (i) samolot
- o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub
  - certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub
  - certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub
  - wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; lub
- (ii) śmigłowiec certyfikowany:
- dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg, lub
  - dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
  - do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub
- (iii) pionowzlot z pochylanymi wirnikami.”.

#### Artykuł 2

W rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące sprostowania:

- 1) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

#### Zachowanie ważności certyfikatu typu i odpowiednich świadectw zdatności do lotu

1. W odniesieniu do wyrobów, które uzyskały certyfikat typu lub dokument pozwalający na wydanie świadectwa zdatności do lotu, wystawione przez państwo członkowskie przed 28 września 2003 r., zastosowanie mają następujące przepisy:

- a) wyrób uznaje się za posiadający certyfikat typu wydany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli:
- (i) podstawą jego certyfikacji typu była:
- podstawa certyfikacji typu JAA dla wyrobów, które były certyfikowane zgodnie z procedurami JAA określonymi w arkuszu danych JAA, lub
  - dla pozostałych wyrobów – podstawa certyfikacji typu określona w arkuszu danych certyfikatu typu państwa projektu, jeżeli państwem projektu było:
    - państwo członkowskie, chyba że, biorąc pod uwagę w szczególności stosowane specyfikacje certyfikacyjne i doświadczenie związane z użytkowaniem, Agencja ustali, że taka podstawa certyfikacji typu nie zapewnia bezpieczeństwa na poziomie wymaganym przez rozporządzenie (UE) 2018/1139 i niniejsze rozporządzenie, lub

- państwo, z którym państwo członkowskie zawarło umowę dwustronną w sprawie zdatności do lotu lub umowę podobną, zgodnie z którą wyroby te zostały certyfikowane na podstawie specyfikacji certyfikacyjnych państwa projektu, chyba że Agencja ustali, iż takie specyfikacje certyfikacyjne bądź też doświadczenia związane z użytkowaniem lub system bezpieczeństwa państwa projektu nie zapewniają bezpieczeństwa na poziomie wymaganym przez rozporządzenie (UE) 2018/1139 i niniejsze rozporządzenie.

Agencja dokonuje pierwszej oceny skutków przepisów tiret drugiego w celu przygotowania dla Komisji opinii dotyczącej ewentualnych zmian w niniejszym rozporządzeniu;

- (ii) właściwymi wymogami w zakresie ochrony środowiska naturalnego były wymogi ustanowione w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, mające zastosowanie do danego wyrobu;
  - (iii) właściwymi dyrektywami zdatności były dyrektywy państwa projektu;
- b) projekt danego statku powietrznego, pozostającego w rejestrze państwa członkowskiego przed 28 września 2003 r., jest uznawany za zatwierdzony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli:
- (i) jego podstawowy projekt typu był częścią certyfikatu typu, o którym mowa w lit. a);
  - (ii) wszystkie zmiany w podstawowym projekcie typu, które nie zostały objęte odpowiedzialnością posiadacza certyfikatu typu, zostały zatwierdzone; oraz
  - (iii) spełnione zostały dyrektywy zdatności wydane lub przyjęte przez rejestrujące państwo członkowskie przed 28 września 2003 r., w tym wszelkie zmiany dyrektyw zdatności obowiązujące w państwie projektu i uznane przez rejestrujące państwo członkowskie.

2. 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).

3. 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.

4. W odniesieniu do wyrobów posiadających krajowe certyfikaty typu lub certyfikaty równoważne, dla których w momencie, gdy certyfikat typu musiał być ustalony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, nie zakończono procesu zatwierdzającego projekt poważnej naprawy prowadzonego przez państwo członkowskie, ustalenia kontroli zgodności dokonanej według procedur JAA lub państwa członkowskiego są uznawane za dokonane przez Agencję do celów przestrzegania przepisów załącznika I (część 21) pkt 21.A.433 lit. a).

5. Świadectwo zdatności do lotu wydane przez państwo członkowskie poświadczające zgodność z certyfikatem typu określonym według ust. 1 jest uznawane za zgodne z niniejszym rozporządzeniem.”;

2) w art. 8 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Zatwierdzenia organizacji projektującej wydane lub uznane przez państwo członkowskie zgodnie ze stosownymi wymaganiami i procedurami JAA i ważne przed 28 września 2003 r. są uznawane za zgodne z niniejszym rozporządzeniem.”;

3) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

### Organizacje produkujące

1. Organizacja odpowiedzialna za wytwarzanie wyrobów, części i akcesoriów wykazuje swoją zdolność zgodnie z przepisami załącznika I (część 21). Wykazanie zdolności nie jest wymagane w odniesieniu do produkowanych przez daną organizację części lub akcesoriów, które – zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) – kwalifikują się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ bez konieczności dołączania autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi (tj. formularza 1 EASA).

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 producent, którego głównym miejscem prowadzenia działalności jest państwo trzecie, może wykazać swoją zdolność w drodze posiadania certyfikatu wydanego przez to państwo na wyrób, część i akcesoria, pod warunkiem że:

a) to państwo jest państwem produkcji; oraz

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

3. Zatwierdzenia organizacji produkującej wydane lub uznane przez państwo członkowskie zgodnie ze stosownymi wymaganiami i procedurami JAA i ważne przed 28 września 2003 r. są uznawane za zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

4. W drodze odstępstwa od ust. 1 organizacja produkująca może zwrócić się do właściwego organu o zwolnienie ze stosowania wymogów ochrony środowiska, o których mowa w art. 9 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2018/1139.

5. W drodze odstępstwa od pkt 21.B.225 lit. d) ppkt 1 i 2 załącznika I (część 21), organizacja produkująca, która posiada ważny certyfikat zatwierdzenia wydany zgodnie z załącznikiem I (część 21) może do dnia 7 marca 2025 r. skorygować wszelkie ustalone niezgodności związane z wymaganiami określonymi w załączniku I wprowadzonymi rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/201 (\*).

Jeżeli po 7 marca 2025 r. przedmiotowe niezgodności nie zostaną przez organizację usunięte, certyfikat zatwierdzenia zostaje cofnięty, ograniczony lub zawieszony w całości lub w części.

6. W drodze odstępstwa od pkt 21.A.125C lit. a) ppkt 1 załącznika I (część 21), organizacja, która produkuje wyroby, części lub akcesoria bez certyfikatu zatwierdzenia i która posiada ważne zezwolenie wydane najpóźniej w dniu 7 marca 2023 r. zgodnie z załącznikiem I (część 21), nie jest zobowiązana do spełnienia odpowiednich wymogów określonych w załączniku I wprowadzonym rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/201.

7. 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).

8. 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:
- 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);
  - 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);
  - 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 produkcyjna prowadzona jest zgodnie z sekcją A podczęść R załącznika Ib (część 21 Light) przez organizację produkującą lub osobę fizyczną lub prawną, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim.

(\*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/201 z dnia 10 grudnia 2021 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do systemów zarządzania i systemów zgłaszania zdarzeń, które mają zostać ustanowione przez organizacje projektujące i produkujące, a także procedur stosowanych przez Agencję, oraz w sprawie sprostowania tego rozporządzenia (Dz.U. L 33 z 15.2.2022, s. 7)."

### Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 25 sierpnia 2023 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 20 marca 2023 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN