



ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2026/56

z dnia 23 października 2025 r.

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do świadectwa zdatności do lotu
i ograniczonego świadectwa zdatności do lotu**

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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 19 ust. 1 lit. e) i art. 62 ust. 13 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania dotyczące początkowej zdatności do lotu statków powietrznych, w tym wymagania dotyczące wydawania świadectwa zdatności do lotu i ograniczonego świadectwa zdatności do lotu.
- (2) Należy zmniejszyć złożoność tych przepisów wykonawczych, aby dostosować je do ryzyka związanego z różnymi kategoriami statków powietrznych, rodzajami operacji i historią statków powietrznych. Należy uprościć i zharmonizować przepisy określone w załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, aby były one jaśniejsze i aby unikać błędnych interpretacji.
- (3) Ze względu na złożone zależności między rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 i rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽³⁾ w odniesieniu do odpowiednio świadectwa zdatności do lotu i poświadczenia przeglądu zdatności do lotu trzeba poprawić dostosowanie między tymi dwoma rozporządzeniami, w szczególności w odniesieniu do transferu statków powietrznych między państwami członkowskimi lub ich przywozu do Unii.
- (4) Zwiększenie swobodnego przepływu statków powietrznych w Unii wymaga ułatwienia procesu wydawania świadectw zdatności do lotu w przypadku transferu statków powietrznych między państwami członkowskimi oraz umożliwienia wnioskodawcom ubiegania się o świadectwo zdatności do lotu u właściwego organu krajowego państwa członkowskiego, w którym chcą zarejestrować dany statek powietrzny.
- (5) Należy zmienić wymogi dotyczące stosowania świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności do lotu, aby uwzględnić przypadki używanych statków powietrznych innych niż statki powietrzne pochodzące z państw trzecich, takich jak statki powietrzne wcześniej wykorzystywane do działalności lub usług zdefiniowanych w art. 2 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (6) Przy składaniu wniosku o świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu dla statku powietrznego przywiezionego z państwa trzeciego wymagane jest oświadczenie odzwierciedlające stan zdatności statku powietrznego do lotu. W przypadku gdy oświadczenie to jest niedostępne i nie można go uzyskać, należy wprowadzić alternatywny mechanizm oparty na działaniach dochodzeniowych i oceniających.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ 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, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 748/2012.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią nr 08/2024 ^(*) 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) w załączniku I (część 21) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w załączniku Ib (część 21 Light) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem 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 10 sierpnia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 23 października 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

^(*) Opinia nr 08/2024 z dnia 17 grudnia 2024 r. Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, „Proces przeglądu zdolności do lotu – przywóz statków powietrznych z innych systemów regulacyjnych” oraz przegląd części 21 podczęść H – Dostosowanie IR zawartych w rozporządzeniu podstawowym EASA do rozporządzenia (UE) nr 376/2014 (<https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-082024>).

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:
 - a) nagłówek pkt 21.A.179 otrzymuje brzmienie:
„21.A.179 Zbywalność”;
 - b) tytuł dodatku II otrzymuje brzmienie:
„Dodatek II – zarezerwowany”;
- 2) w pkt 21.A.174 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) pkt 2 ppkt (ii) oraz (iii) otrzymują brzmienie:
„(ii) protokół ważenia i wyważenia odpowiadający aktualnej konfiguracji statku powietrznego, stosownie do przypadku;
(iii) instrukcję użytkowania w locie, jeżeli jest wymagana we właściwej podstawie certyfikacji typu.”;
 - (ii) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3. w odniesieniu do używanego statku powietrznego, który w momencie składania wniosku:
 - (i) posiada świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem, kopię takiego świadectwa oraz jeden z następujących dokumentów:
 - A. ważne poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC) wydane odpowiednio zgodnie z załącznikiem I (część M) lub załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 (*) lub z załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107;
 - B. zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu na podstawie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, jeżeli nie są spełnione warunki określone w pkt M.A.901 lit. b) ppkt 1 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
 - (ii) nie posiada świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z niniejszym załącznikiem:
 - A. oświadczenie właściwego organu, który był odpowiedzialny za nadzór nad statkiem powietrznym, odzwierciedlające stan zdatności statku powietrznego do lotu w momencie, gdy organ ten przestał pełnić obowiązki nadzorcze;
 - B. protokół ważenia i wyważenia odpowiadający aktualnej konfiguracji statku powietrznego, stosownie do przypadku;
 - C. instrukcję użytkowania w locie, jeżeli jest wymagana we właściwej podstawie certyfikacji typu;
 - D. dokumentację historyczną niezbędną do ustanowienia standardów produkcji, konfiguracji oraz obsługi technicznej statku powietrznego, w tym wszelkich ograniczeń związanych z ograniczonym świadectwem zdatności do lotu wydanym zgodnie z pkt 21.B.327;
 - E. zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu na podstawie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107, chyba że uzgodniono, że przegląd zdatności do lotu ma być przeprowadzony przez właściwy organ;

- F. datę wydania pierwszego świadectwa zdatności do lotu oraz – jeżeli mają zastosowanie normy określone w tomie III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej – dane dotyczące wartości metrycznej CO₂;
- G. jeżeli poprzednie świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego zostało wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem, ale zostało później cofnięte lub zwrócone, alternatywnie do oświadczenia wymaganego w pkt A, wszystkie następujące dokumenty:
 - a) oświadczenie zawierające:
 - 1) szczegółowe informacje na temat przyczyn cofnięcia lub zwrotu świadectwa zdatności do lotu;
 - 2) szczegółowe informacje na temat sposobu, w jaki statek powietrzny był konserwowany i utrzymywany od czasu cofnięcia lub zwrotu świadectwa zdatności do lotu;
 - 3) wszelkie inne istotne informacje dotyczące stanu i historii statku powietrznego;
 - b) program oceny opracowany i przeprowadzony zgodnie z pkt 21.A.174 lit. d) ppkt 3 i pkt 21.A.174 lit. d) ppkt 4, chyba że właściwy organ państwa członkowskiego rejestru zgodni inaczej.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).”;

(b) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Na zasadzie odstępstwa od pkt 21.A.174 lit. b) ppkt 3 ppkt (ii) ppkt (A), w wyjątkowych przypadkach i za uprzednią zgodą właściwego organu, wniosek można złożyć bez oświadczenia odzwierciedlającego stan zdatności statku powietrznego do lotu, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki:

1. właściwy organ państwa członkowskiego rejestru jest przekonany, że poprzednie władze lotnicze nie odmówiły wydania oświadczenia o zdatności do lotu z powodu obaw dotyczących zdatności do lotu, chyba że obawy takie uwzględniono i skorygowano;
2. właściwy organ państwa członkowskiego rejestru dysponuje dowodami dotyczącymi zatwierdzonego projektu, zgodnie z którym statek powietrzny został pierwotnie wybudowany i dostarczony;
3. opracowano program oceny szczegółowo określający badania niezbędne do zrehabilitowania braku oświadczenia o zdatności do lotu, o którym mowa w pkt 21.A.174 lit. b) ppkt 3 ppkt (ii) ppkt A;
4. czynności z zakresu badania przeprowadzono zgodnie z programem oceny, a ich wyniki podsumowano w raporcie z oceny;
5. na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego rejestru wnioskodawca zapewnia dostęp do wszelkich informacji wykorzystanych do wygenerowania programu oceny i raportu z oceny oraz zapewnia ich kopie.

Program oceny, o którym mowa w akapicie pierwszym pkt 3, gwarantuje stan statku powietrznego i jego dokumentacji kwalifikujące statek powietrzny do wydania świadectwa zdatności do lotu, na podstawie kompleksowych badań, przeprowadzanych przez zatwierdzoną organizację lub właściwy organ. W programie określa się wszelkie rozbieżności lub niedociągnięcia, które po przeprowadzeniu niezbędnych działań naprawczych doprowadzą statek powietrzny do zgodności z obowiązującymi normami zdatności do lotu. Program oceny nie zastępuje zadań wykonywanych przez osobę lub organizację odpowiedzialną za zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu lub przeglądem zdatności do lotu, lecz uzupełnia je.

Program oceny jest opracowywany i wyszczególnione w nim badania wykonywane przez:

- (i) organizację zatwierdzoną zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. g) załącznika Vc (część CAMO) lub pkt CAO.A.095 lit. c) ppkt 3 załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub, w stosownych przypadkach, zgodnie z załącznikiem II (część CAO.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107;
- (ii) właściwy organ państwa członkowskiego rejestru, wyłącznie w przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg oraz za zgodą tego organu.

W programie oceny określa się czynności, które należy wykonać, aby określić status zgodności statku powietrznego z zatwierdzonym projektem typu, wprowadzone modyfikacje i naprawy oraz obsługę techniczną, a także status ciągłej zdatności do lotu. Jeżeli program oceny opracowała organizacja, o której mowa w akapicie trzecim ppkt (i), przed przeprowadzeniem oceny zatwierdza go właściwy organ państwa członkowskiego rejestru.”;

- 3) pkt 21.A.179 otrzymuje brzmienie:

„21.A.179 Zbywalność

Świadectwo zdatności do lotu i poświadczenie przeglądu zdatności do lotu przekazuje się razem ze statkiem powietrznym, pod warunkiem że statek powietrzny pozostaje w tym samym rejestrze.”;

- 4) w wykazie dodatków (EASA FORMS) wpis w dodatku II otrzymuje brzmienie:
„Dodatek II – zarezerwowany”;
- 5) uchyla się dodatek II.

—

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku Ib (część 21 Light) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt 21L.A.143 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. c) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. protokół ważenia i wyważenia odpowiadający aktualnej konfiguracji statku powietrznego, stosownie do przypadku;”;
 - b) lit. d) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. protokół ważenia i wyważenia odpowiadający aktualnej konfiguracji statku powietrznego, stosownie do przypadku;”;
 - c) lit. e) i f) otrzymują brzmienie:

„e) W przypadku używanego statku powietrznego, który w momencie składania wniosku posiada świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem, wnioskodawca dołącza do wniosku kopię tego świadectwa oraz jeden z następujących dokumentów:

 1. ważne świadectwo zdatności do lotu (ARC) wydane odpowiednio zgodnie z załącznikiem I (część M) lub załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
 2. zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z przeglądem zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, jeżeli nie są spełnione warunki określone w pkt M.A.901 lit. b) ppkt 1 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
 - f) W przypadku używanego statku powietrznego, który w momencie składania wniosku nie posiada świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z niniejszym załącznikiem, wnioskodawca dołącza do wniosku wszystkie następujące dokumenty:
 1. oświadczenie właściwego organu, który był odpowiedzialny za nadzór nad statkiem powietrznym, odzwierciedlające stan zdatności statku powietrznego do lotu w momencie, gdy organ ten przestał pełnić obowiązki nadzorcze;
 2. dokumentację historyczną niezbędną do ustanowienia standardów produkcji, konfiguracji oraz obsługi technicznej statku powietrznego;
 3. protokół ważenia i wyważenia odpowiadający aktualnej konfiguracji statku powietrznego stosownie do przypadku;
 4. instrukcję użytkowania w locie, jeżeli jest wymagana we właściwej podstawie certyfikacji typu lub przez mające zastosowanie szczegółowe specyfikacje techniczne w odniesieniu do deklaracji zgodności projektowej;
 5. zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu na podstawie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, chyba że uzgodniono, że przegląd zdatności do lotu ma być przeprowadzony przez właściwy organ;
 6. jeżeli poprzednie świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego zostało wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem, ale zostało następnie cofnięte lub zwrócone, alternatywnie do oświadczenia wymaganego w pkt 1, wszystkie następujące dokumenty:
 - (i) oświadczenie zawierające:
 - A. szczegółowe informacje na temat przyczyn cofnięcia lub zwrotu świadectwa zdatności do lotu;
 - B. szczegółowe informacje na temat sposobu, w jaki statek powietrzny był konserwowany i utrzymywany od czasu cofnięcia lub zwrotu świadectwa zdatności do lotu;
 - C. wszelkie inne istotne informacje dotyczące stanu i historii statku powietrznego;
 - (ii) program oceny opracowany i przeprowadzony zgodnie z pkt 21L.A.143 lit. h) ppkt 3 i pkt 21L.A.143 lit. h) ppkt 4, chyba że właściwy organ państwa członkowskiego rejestru uzgodni inaczej.”;

d) dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) Na zasadzie odstępstwa od pkt 21L.A.143 lit. f) ppkt 1, w wyjątkowych przypadkach i za uprzednią zgodą właściwego organu, wniosek można złożyć bez oświadczenia odzwierciedlającego stan zdatności statku powietrznego do lotu, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki:

1. właściwy organ państwa członkowskiego rejestru jest przekonany, że poprzednie władze lotnicze nie odmówiły wydania oświadczenia o zdatności do lotu z powodu obaw dotyczących zdatności do lotu, chyba że obawy takie uwzględniono i skorygowano;
2. właściwy organ państwa członkowskiego rejestru dysponuje dowodami dotyczącymi zatwierdzonego projektu, zgodnie z którym statek powietrzny został pierwotnie wybudowany i dostarczony;
3. opracowano program oceny szczegółowo określający badania niezbędne do zrekompensowania braku oświadczenia o zdatności do lotu, o którym mowa w pkt 21L.A.143 lit. f) ppkt 1.
4. czynności z zakresu badania przeprowadzono zgodnie z programem oceny, a ich wyniki podsumowano w raporcie z oceny;
5. na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego rejestru wnioskodawca zapewnia dostęp do wszelkich informacji wykorzystanych do wygenerowania programu oceny i raportu z oceny oraz zapewnia ich kopie.

Program oceny, o którym mowa w akapicie pierwszym pkt 3, gwarantuje stan statku powietrznego i jego dokumentacji kwalifikujące statek powietrzny do wydania świadectwa zdatności do lotu, na podstawie kompleksowych badań, przeprowadzanych przez zatwierdzoną organizację lub właściwy organ. W programie określa się wszelkie rozbieżności lub niedociągnięcia, które po przeprowadzeniu niezbędnych działań naprawczych doprowadzą statek powietrzny do zgodności z obowiązującymi normami zdatności do lotu. Program oceny nie zastępuje zadań wykonywanych przez osobę lub organizację odpowiedzialną za zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu lub przeglądem zdatności do lotu, lecz uzupełnia je.

Program oceny jest opracowywany i wyszczególnione w nim badania wykonywane przez:

- (i) organizację zatwierdzoną zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. g) załącznika Vc (część CAMO) lub pkt CAO.A.095 lit. c) ppkt 3 załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- (ii) właściwy organ państwa członkowskiego rejestru, wyłącznie w przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg oraz za zgodą tego organu.

W programie oceny określa się czynności, które należy wykonać, aby określić status zgodności statku powietrznego z zatwierdzonym projektem typu, wprowadzone modyfikacje i naprawy oraz obsługę techniczną, a także status ciągłej zdatności do lotu. Jeżeli program oceny opracowała organizacja, o której mowa w akapicie trzecim ppkt (i), przed przeprowadzeniem oceny zatwierdza go właściwy organ państwa członkowskiego rejestru.”;

2) pkt 21L.A.145 otrzymuje brzmienie:

„21L.A.145 Zbywalność

Świadectwo zdatności do lotu i poświadczenie przeglądu zdatności do lotu przekazuje się razem ze statkiem powietrznym, pod warunkiem że statek powietrzny pozostaje w tym samym rejestrze.”.