EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 28.9.2022
COM(2022) 486 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om udøvelsen af de beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er tillagt Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om udøvelsen af de beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er tillagt Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91

1. INDLEDNING

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 *om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91*[1] fastlægger retsgrundlaget for oprettelsen af Luftfartssikkerhedsagenturet, definerer agenturets kompetencer og fastsætter anvendelsesområdet for fælles regler for luftfartssikkerhed. Forordningen omfatter forskellige elementer, der har til formål at forbedre den Europæiske Unions luftfartssystems præstationer.

I henhold til artikel 128, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139 tillægges Europa-Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med nærmere bestemmelser om, hvordan de væsentlige krav i nævnte forordning opfyldes.

Ved artikel 128, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139 tillægges Europa-Kommissionen beføjelse til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i

- Artikel 19: Luftdygtighed og miljøbeskyttelse
- Artikel 28: Flybesætning
- Artikel 32: Flyveoperationer
- Artikel 39: Flyvepladser
- Artikel 47: ATM/ANS
- Artikel 54: Flyveledere
- Artikel 58: Ubemandede luftfartøjer
- Artikel 61: Luftfartøjer, som en tredjelandsoperatør anvender til, i eller fra Unionen
- Artikel 62, stk. 13: Certificering, tilsyn og håndhævelse
- Artikel 68, stk. 3: Anerkendelse af tredjelandes certificering
- Artikel 84, stk. 4: Bøder og tvangsbøder
- Artikel 105: Klagenævnets beføjelser
- Artikel 106: Klagenævnets medlemmer.

[1] EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

2. RETSGRUNDLAG FOR RAPPORTEN

Denne rapport er påkrævet i henhold til artikel 128, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139.

I henhold til denne artikel skal Kommissionen udarbejde en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden, dvs. før den 11. december 2022.

3. UDØVELSE AF DELEGEREDE BEFØJELSER

3.1. Anvendelse af de beføjelser, der er delegeret til Europa-Kommissionen

Kommissionen anvendte de delegerede beføjelser på følgende områder:

- 2019
    a) Ubemandede luftfartøjssystemer
    b) Miljøbeskyttelse
- 2020
    a) Luftdygtighed ved ibrugtagning
    b) Tredjelandes certificering af piloter
    c) Ubemandede luftfartøjssystemer
    d) Forpladstjenester
    e) Den fælles europæiske risikoklassificeringsordning
    f) Sikkerhed på baner og luftfartsdata
- 2021
    a) Luftdygtighed ved ibrugtagning
    b) Henvisninger til ICAO-bestemmelserne i forordning (EU) 2018/1139
- 2022
    a) Luftdygtighed ved ibrugtagning
    b) Operationer under alle vejrforhold.

På datoen for udarbejdelsen af denne rapport har Kommissionen vedtaget 13 delegerende forordninger siden ikrafttrædelsen af artikel 128, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139 den 11. september 2018.

3.2. Vedtagne delegerede forordninger

a) Kommissionen vedtog den 12. marts 2019 delegeret forordning (EU) 2019/945[2]. Denne forordning indeholder de tekniske krav til klasserne af ubemandede luftfartøjer og elektronisk identifikation af ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer. Nærmere bestemt definerer denne forordning den nye EU-harmoniseringslovgivning, om at UAS'er, der er bestemt til operation i den åbne kategori, skal leve op til kravene for UAS-operationer, der

[2] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer (EUT L 152 af 11.6.2019, p.1).

udføres af en tredjelandsoperatør. Overensstemmelse påvises ved at anbringe CE-mærkningen og UAS-klassen på UAS'et, når det opfylder de væsentlige tekniske krav. Denne forordning bør bidrage til at adressere borgernes bekymringer med hensyn til sikkerhed, privatlivets fred, databeskyttelse og miljøbeskyttelse. Den forventes at øge sikkerhedsniveauet for UAS-operationer, harmonisere lovgivningen mellem EU-medlemsstaterne og skabe et EU-marked, der vil reducere omkostningerne ved UAS og tillade grænseoverskridende operationer.

b) Kommissionen vedtog den 12. marts 2019 delegeret forordning (EU) 2019/897[3]. Denne forordning vedrører inddragelse af risikobaseret overensstemmelseskontrol i bilag I til forordning (EU) nr. 748/2012[4] (del 21) med henblik på at forbedre certificeringsprocessens effektivitet, gennemsigtighed og forudsigelighed. Den indeholder visse udvælgelseskriterier med henblik på at fastlægge, hvilke former for påvisning af overensstemmelse agenturet bør kontrollere. Endvidere giver denne forordning produktionsorganisationer mulighed for at ansøge deres kompetente myndigheder om dispensationer fra miljøkravene for specifikke motorer eller luftfartøjer. Denne mulighed for dispensationer fra miljøbeskyttelseskravene er indeholdt i Chicago-konventionens bilag 16. Ved denne forordning korrigeres visse uoverensstemmelser mellem forordning (EU) nr. 748/2012 og forordning (EU) 2018/1139, hvad angår typecertificeringsgrundlagets indhold og underretningsprocessen.

c) Kommissionen vedtog den 28. januar 2020 delegeret forordning (EU) 2020/570[5]. Denne forordning vedrører ændring og berigtigelse af forordning (EU) nr. 748/2012 (del 21) hvad angår tilpasning af reglerne for vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur til forordning (EU) nr. 1321/2014[6] Nærmere bestemt, eftersom bestemmelserne vedrørende luftdygtighedscertifikater, reparationskonstruktionsgodkendelser og flyvetilladelser, der er fastsat i bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, kun henviser til bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014, ændres bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012 med henblik på at

[3] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/897 af 12. marts 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 748/2012 vedrørende inddragelse af risikobaseret overensstemmelseskontrol i bilag I og gennemførelse af miljøbeskyttelseskrav (EUT L 146 af 5.6.2019, s. 116).

[4] Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

[5] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/570 af 28. januar 2020 om ændring og berigtigelse af forordning (EU) nr. 748/2012 hvad angår tilpasning af reglerne for vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur til forordning (EU) nr. 1321/2014 (EUT L 132 af 27.4.2020, s.1).

[6] Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

tilpasse forordningens bestemmelser til den nye struktur i bilagene til forordning (EU) nr. 1321/2014.

d) Kommissionen vedtog den 4. marts 2020[7] delegeret forordning (EU) 2020/723. Denne forordning vedrører anerkendelse af certifikater og anden dokumentation, der viser, at reglerne for civil luftfart overholdelse, og som udstedes i henhold til et tredjelands lovgivning, idet der sørges for et sikkerhedsniveau, som er ækvivalent med det, der er fastsat ved forordning (EU) 2018/1139, herunder betingelserne og procedurerne for at opnå og fastholde den nødvendige tillid til tredjelandes reguleringssystemer. I henhold til forordning (EU) nr. 1178/2011[8], som indeholder en liste over betingelser for godkendelse af tredjelandscertifikater, kan et pilotcertifikat, der er udstedt af et tredjeland, i øjeblikket godkendes (på visse betingelser) af medlemsstaterne, eller også kan indehaveren af et sådan tredjelandscertifikat opnå godskrivning ved indgivelse af ansøgning om et certifikat. En sådan godskrivning indrømmes på nuværende tidspunkt på grundlag af en anbefaling fra en godkendt træningsorganisation. Med denne forordning indføres begrebet "anmeldte træningsorganisationer", ligesom reglerne om godkendelse af tredjelandscertifikater ajourføres for at gøre det muligt for sådanne organisationer at indrømme godskrivning til indehavere af tredjelandscertifikater, der ansøger om et certifikat udstedt i henhold til Unionens retlige ramme.

e) Kommissionen vedtog den 27. april 2020 delegeret forordning (EU) 2020/1058[9]. Med denne forordning indføres to standardscenarier i tillæg 1 til bilaget til forordning (EU) 2019/947, som definerer betingelserne for, hvornår UAS-operatører kan påbegynde en operation efter at have indgivet en erklæring til den kompetente myndighed. Endvidere indføres der med forordningen to nye dele i bilaget til forordning (EU) 2019/945, herunder de tekniske krav, som UAS'er skal opfylde for operation i standardscenarierne, og to nye UAS-klasser — klasse C5 og C6. Betingelserne for at gennemføre standardscenarierne er baseret på visse medlemsstaters driftsmæssige erfaring, og de er blevet valideret ved anvendelse af risikovurderingen af specifikke operationer.

f) Kommissionen vedtog den 9. juni 2020 delegeret forordning (EU) 2020/1234[10]. Ved denne forordning indføres myndighedskrav vedrørende certificering af og tilsyn med ydere af forpladstjenester, deres organisationskrav, krav til operationer vedrørende

---

[7] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/723 af 4. marts 2020 om fastsættelse af detaljerede regler om anerkendelse af tredjelandes certificering af piloter og om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 (EUT L 170 af 2.6.2020, s. 1).

[8] Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1).

[9] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1058 af 27. april 2020 om ændring af delegeret forordning (EU) 2019/945 for så vidt angår indførelse af to nye klasser af ubemandede luftfartøjer (EUT L 232 af 20.7.2020, s.1).

[10] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/1234 af 9. juni 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 139/2014 for så vidt angår betingelser og procedurer for den erklæring, der afgives af organisationer, der er ansvarlige for at yde forpladstjenester (EUT L 282 af 31.8.2020, s.1).

forpladsen samt uddannelseskrav til det personale, der medvirker til at yde forpladstjenester. Formålet med denne forordning er at opfylde kravene til flyvepladsoperationer ved at integrere forpladsoperationer og give ydere af forpladstjenester mulighed for at tilbyde deres tjenester på forskellige flyvepladser og i forskellige medlemsstater uden behov for flere certifikater.

g) Kommissionen vedtog den 6. oktober 2020 delegeret forordning (EU) 2020/2034[11]. Ved denne forordning indføres den fælles europæiske risikoklassificeringsordning (ERCS), der har til formål at fastlægge sikkerhedsrisikoen ved begivenheder. Forordningen indeholder to trin, et (trin 1) vedrørende fastlæggelse af værdierne for de to variabler, alvorsgrad og sandsynlighed, og et andet (trin 2) vedrørende beregning af sikkerhedsrisikoscoren i ERCS-matricen på grundlag af de to variablers værdier. Med nærværende forordning forventes ERCS at fremme en integreret og harmoniseret tilgang til risikostyring i hele det europæiske luftfartssystem og dermed give medlemsstaternes kompetente myndigheder og agenturet mulighed for at sætte ind med ensartede sikkerhedsforbedringer som led i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, der er omhandlet i artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139.

h) Kommissionen vedtog den 8. oktober 2020 delegeret forordning (EU) 2020/2148[12]. Denne forordning forventes at mindske sikkerhedsrisiciene i forbindelse med sikkerhed på baner ud fra flyvepladsens perspektiv navnlig med fokus på at forhindre afvigelser fra banen samt på vurdering og rapportering af baners overfladetilstand. Den omfatter spørgsmål, som f.eks. kollisioner på jorden, banekonfigurationer, hændelser forårsaget af fremmedlegemer samt vedligeholdelse af banebelægninger. Ved denne forordning tilføjes der nye organisatoriske krav og driftskrav til forordning (EU) nr. 139/2014[13], som bygger på ICAO-bestemmelserne, der hovedsagelig er indeholdt i bilag 14 og 15, samt sikkerhedsanbefalinger, som visse medlemsstater har rettet til agenturet. Desuden foreslås der i denne forordning ændringer af rammerne for operation af køretøjer på flyvepladser, herunder bemyndigelse af chauffører og sikring af, at køretøjer, der bruges i manøvreområdet, opfylder visse sikkerhedskrav, med henblik på at sikre banesikkerheden. Hertil kommer desuden forslag om et nyt krav til kommunikationssystemer samt forslag om kontrol med fodgængere på flyvepladsen. Desuden omfatter denne forordning alle de nødvendige krav til støtte for anvendelsen

[11] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2034 af 6. oktober 2020 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 for så vidt angår den fælles europæiske risikoklassificeringsordning (EUT L 416 af 11.12.2020, s.1).
[12] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2148 af 8. oktober 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 139/2014 for så vidt angår sikkerhed på baner og luftfartsdata (EUT L 428 af 18.12.2020, s.10).
[13] Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).

af det nye globale rapporteringsformat vedrørende baners overfladetilstand, herunder ændringer af indholdet af METAR- og SNOWTAM-formatet og den specielle luftrapport. Forordningen forventes at forbedre sikkerheden ved at reducere antallet af banerelaterede hændelser ud fra flyvepladsens perspektiv og forbedre harmoniseringen som følge af indførelsen af nye fælles krav, som ikke findes i øjeblikket. Den sikrer, at de gældende EU-regler vedrørende flyveplader tilpasses de relevante ICAO-bestemmelser i bilag 14 og 15, PANS-ATM og PANS-Aerodromes.

i) Kommissionen vedtog den 21. december 2020 delegeret forordning (EU) 2021/699[14]. Denne forordning omhandler sikkerhedsrisici i forbindelse med strukturen af ældre store flyvemaskiner. Disse risici omfatter træthed i den grundlæggende typekonstruktion, omfattende træthedsskader (WFD — widespread fatigue damage), korrosion, træthed i forbindelse med ændringer og reparationer og fortsat drift med farlige niveauer for udmattelsesrevner. Denne forordning forventes at sikre, at indehavere af konstruktionsgodkendelser eller ansøgere til typecertifikater, supplerende typecertifikater, konstruktionsændringer og reparationsgodkendelser tilvejebringer de nødvendige data, procedurer, instruktioner og håndbøger vedrørende ældningsrelaterede svigt i strukturen på grund af korrosion og træthed og stille dem til rådighed for dem, der skal overholde dem (operatører). Denne forordning forventes også at afbøde de risici, der er forbundet med usikkerheden om status for instruktionerne om vedvarende luftdygtighed, og således undgå en fortolkning af reglerne, der fører til forskelle i brugen af instruktionerne om vedvarende luftdygtighed og skaber eventuelle sikkerhedsrisici. For at opnå dette præciseres det i denne forordning, at instruktionerne om vedvarende luftdygtighed er en del af typecertifikatet, og forordningen integrerer kravene til opbevaring af dokumentation, håndbøger og instruktioner om vedvarende luftdygtighed fra de forskellige subparter i et enkelt krav (i subpart A). Denne forordning forventes at forbedre harmoniseringen af instruktionerne om vedvarende luftdygtighed for så vidt angår identifikation, godkendelse, formatering og tilgængelighed af instruktionerne for slutbrugerne og sikre, at disse sikkerhedsrisici afbødes både for de eksisterende og fremtidige flåder af store flyvemaskiner.

j) Kommissionen vedtog den 7. april 2021 delegeret forordning (EU) 2021/1087[15] og delegeret forordning (EU) 2021/1088[16]. Disse to forordninger tilpasser EU's lovgivningsmæssige rammer til ICAO's standarder og anbefalet praksis i Chicago-

[14] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/699 af 21. december 2020 om ændring og berigtigelse af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår instruktionerne om vedvarende luftdygtighed, fremstillingen af dele, der anvendes til vedligeholdelse, og behandlingen af aspekter vedrørende ældre luftfartøjer under certificeringen (EUT L 145 af 28.4.2021, s. 1).

15 Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1087 af 7. april 2021 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår ajourføring af henvisningerne til bestemmelserne i Chicago-konventionen (EUT L 236 af 5.7.2021, s. 1).

[16] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1088 af 7. april 2021 om ændring af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår ajourføring af henvisningerne til miljøbeskyttelseskravene (EUT L 236 af 5.7.2021, s. 3).

konventionens bilag 16. I februar 2019 fremsatte ICAO's udvalg for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart (CAEP) forslag til forbedringer og ajourføringer af de eksisterende standarder og anbefalet praksis for støj, emissioner fra luftfartøjsmotorer og flyvemaskiners CO_2-emissioner, herunder nye forskriftsmæssige grænser for luftfartøjsmotorers emissioner af ikke-flygtige partikler. ICAO-Rådet vedtog de endelige ændringer den 11. marts 2020[17]. Disse forordninger ændrer således artikel 9 "Væsentlige krav" i forordning (EU) 2018/1139, artikel 9 "Produktionsorganisationer" i Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 og bilag I (del 21). Disse forordninger forventes at sikre et højt ensartet miljøbeskyttelsesniveau og skabe lige vilkår for alle aktører i luftfartssektoren.

k) Kommissionen vedtog den 10. december 2021 delegeret forordning (EU) 2022/201[18]. Ved denne forordning indføres rammerne for et sikkerhedsstyringssystem for konstruktion og produktion (del 21) samt vedligeholdelsesorganisationer (del 145), som er de resterende to områder, for hvilke ICAO's bilag 19 endnu ikke er gennemført fuldt ud i EU's regelsæt. Desuden kræves det i henhold til bilag II, "Væsentlige krav til luftdygtighed", til forordning (EU) 2018/1139, udtrykkeligt, at konstruktions-, produktions- og vedligeholdelsesorganisationer skal indføre og vedligeholde et styringssystem, herunder til styring af sikkerhedsrisici, og sigte mod en løbende forbedring af systemet understøttet af indførelsen af et system for indberetning af begivenheder. Ved at fastlægge rammerne for et sådan styringssystem forbedres luftfartssikkerheden gennem a) indførelse af sikkerhedspolitikker og -mål i kombination med tilstrækkelige ressourcer, b) systematisk fareidentifikation og et risikostyringssystem, c) sikringssystemer, der tager hensyn til organisationers sikkerhedsniveau og d) fremme af sikkerhed og kommunikation. Denne forordning er i overensstemmelse med det lovgivningsmæssige styringssystemsbegreb, der er indført inden for andre områder, såsom flyveoperationer eller flyvepladser, eller for organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed (del-CAMO). Ved at tilpasse bestemmelserne om styringssystemet inden for alle luftfartsområder vil det blive sikret, at de organisationer, der skal overholde flere krav til styringssystemer inden for forskellige områder, kan gennemføre et enkelt styringssystem, og at de kompetente myndigheder, der fører tilsyn med forskellige organisationer inden for forskellige områder, kan planlægge og tilrettelægge deres tilsynsaktiviteter på grundlag af de samme tilsynsprincipper.

l) Kommissionen vedtog den 14. december 2021 delegeret forordning (EU) 2022/208[19]. Formålet med denne forordning er at modernisere EU's lovgivningsmæssige rammer for

---

[17] På sit femte møde på sin 219. samling.

[18] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/201 af 10. december 2021 om ændring af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår styringssystemer, systemer for indberetning af begivenheder, der skal indføres af konstruktions- og produktionsorganisationer, og de procedurer, der skal anvendes af agenturet, og om berigtigelse af nævnte forordning (EUT L 33 af 15.2.2022, s. 7).

[19] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/208 af 14. december 2021 om ændring af forordning (EU) nr. 139/2014 for så vidt angår kravene til operationer under alle vejrforhold (EUT L 35 af 17.2.2022, s. 1).

luftfart, der finder anvendelse på operationer under alle vejrforhold og flyvebesætningers træning, med henblik på at opnå det højeste niveau af sikkerhed, samtidig med at der kan opnås effektivitetsgevinster med afsæt i de seneste teknologiske fremskridt. For så vidt angår operationer under alle vejrforhold fastsætter denne forordning en passende balance mellem resultatbaserede og forskriftsmæssige principper afhængigt af typen af flyveoperationer. Reglerne er ikke teknologiafhængige og giver mulighed for indarbejdelse af fremtidige ændringer. Forordningen vedrører alle relevante discipliner og ajourfører reglerne vedrørende operationer under alle vejrforhold inden for områder såsom flyveoperationer, flyvebesætninger og flyvepladser på en koordineret måde. Får så vidt angår flyvebesætningers træning forbedrer denne forordning den eksisterende obligatoriske træning af besætninger og kontrolkrav for luftfartsoperatører. Den omhandler grunduddannelse og periodisk flyvetræning og kontrol, betingelserne for operationen på mere end én luftfartøjstype eller -variant, anerkendelse af tidligere flyvetræning og kontrol udført af ikke-kommercielle operatører og operationer med flere piloter på helikoptere certificeret til én pilot. Denne forordning forventes at øge sikkerheden på en omkostningseffektiv måde og opretholde sikkerheden, lette regelbyrden, øge omkostningseffektiviteten, forbedre harmoniseringen for så vidt angår operationer under alle vejrforhold (f.eks. med Federal Aviation Administration) og så vidt muligt gennemføre ICAO's internationale standarder og anbefalet praksis (SARPs).

Forud for vedtagelsen af ovennævnte delegerede retsakter hørte Kommissionen eksperter fra medlemsstaterne og Europa-Parlamentets repræsentanter.

BEMÆRK: *Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1358 af 2. juni 2022 om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår gennemførelsen af mere forholdsmæssige krav til luftfartøjer, der anvendes inden for sports- og fritidsflyvning (Del 21 Light)* blev vedtaget den 2. juni 2022 og undersøges i øjeblikket af Europa-Parlamentet og Rådet i to måneder. Denne forordning har en lettere tilgang til certificering af fly til almen flyvning og giver mulighed for at indføre en overensstemmelseserklæring vedrørende konstruktionen, der skal fremlægges som alternativ til certificering. Den giver også mulighed for at godtgøre konstruktions- og produktionskompetence ved hjælp af en erklæring i stedet for en godkendelse, og for visse aktiviteter med lav risiko er godtgørelse af produktionskapacitet slet ikke påkrævet. Det forventes, at hindringerne for adgangen til det europæiske regelsystem vil blive mindre, samtidig med at luftfartssikkerheden opretholdes, og at det vil gøre det lettere at udvikle nye luftfartøjstyper.

4. KONKLUSION OG FREMTIDSUDSIGTER

Kommissionen har udøvet sine beføjelser til at vedtage alle disse delegerede forordninger med det formål at forbedre luftfartssikkerheden inden for næsten alle operationelle områder i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139.

Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til at tage denne rapport til efterretning.

I fremtiden har Kommissionen til hensigt at anvende sine delegerede beføjelser med henblik på den videre gennemførelse af forordning (EU) 2018/1139.