EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 28.9.2022
COM(2022) 486 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om utövandet av kommissionens befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med 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 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

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om utövandet av kommissionens befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med 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 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

1. INLEDNING

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 *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 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*[1] ger den rättsliga grunden för inrättandet av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa), definierar Easas befogenheter och fastställer tillämpningsområdet för gemensamma luftfartssäkerhetskrav. Förordningen omfattar faktorer som ska förbättra prestandan hos Europeiska unionens luftfartssystem.

Artikel 128.2 i förordning (EU) 2018/1139 ger kommissionen befogenhet att anta delegerade akter där det anges hur de grundläggande kraven i denna förordning ska uppfyllas.

I enlighet med artikel 128.2 i förordning (EU) 2018/1139 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter som avses i följande artiklar:

- Artikel 19: luftvärdighet och miljöskydd.
- Artikel 28: flygande personal.
- Artikel 32: flygdrift.
- Artikel 39: flygplatser.
- Artikel 47: flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS).
- Artikel 54: flygledare.
- Artikel 58: obemannade luftfartyg.
- Artikel 61: luftfartyg som används av en tredjelandsoperatör vid flygning till, inom eller ut ur unionen.
- Artikel 62.13: certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad.
- Artikel 68.3: erkännande av tredjelandscertifiering.
- Artikel 84.4: böter och viten.
- Artikel 105: överklagandenämndens befogenheter.

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

- Artikel 106: överklagandenämndens ledamöter.

2. RÄTTSLIG GRUND FÖR RAPPORTEN

Denna rapport föreskrivs i artikel 128.2 i förordning (EU) 2018/1139.

I enlighet med denna artikel ska kommissionen utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år, dvs. före den 11 december 2022.

3. UTÖVANDE AV DELEGERING

3.1 Kommissionens användning av befogenhetsdelegering

Kommissionen har använt sig av möjligheten att delegera befogenheter inom följande områden:

- 2019
  a) System för obemannade luftfartyg.
  b) Miljöskydd.
- 2020
  a) Initial luftvärdighet.
  b) Tredjelandscertifiering av piloter.
  c) System för obemannade luftfartyg.
  d) Ledningstjänster för trafik på plattan.
  e) Gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet.
  f) Säkerhet på banan och flygdata.
- 2021
  a) Initial luftvärdighet.
  b) Hänvisningar till Icaos bestämmelser i förordning (EU) 2018/1139.
- 2022
  a) Initial luftvärdighet.
  b) Allvädersverksamhet.

Vid tidpunkten för utarbetandet av den här rapporten hade kommissionen antagit 13 delegerade förordningar sedan ikraftträdandet av artikel 128.2 i förordning (EU) 2018/1139 den 11 september 2018.

3.2 Antagna delegerade förordningar

a) Den 12 mars 2019 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2019/945[2]. Denna förordning innehåller tekniska krav för olika klasser av obemannade luftfartygssystem (UAS) och för tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem. Närmare

[2] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem (EUT L 152, 11.6.2019, s. 1).

bestämt fastställer denna förordning den nya marknadsharmoniserade gemenskapslagstiftning som ska gälla för obemannade luftfartygssystem i den ”öppna” verksamhetskategorin och villkoren för tredjelandsoperatörers verksamhet avseende obemannade luftfartygssystem. Efterlevnad visas genom att obemannade luftfartygssystem som uppfyller de grundläggande tekniska kraven märks med CE och klass. Denna förordning bör bidra till att problem som allmänheten pekat på när det gäller säkerhet, personlig integritet, uppgiftsskydd och miljöskydd åtgärdas. Förordningen förväntas leda till en ökad säkerhetsnivå för obemannade luftfartygssystem, till en harmonisering av EU-medlemsstaternas lagstiftning och till en EU-marknad som medför minskade kostnader för obemannade luftfartygssystem och möjliggör gränsöverskridande verksamhet.

b) Den 12 mars 2019 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2019/897[3]. Genom denna förordning förs riskbaserad kontroll av uppfyllelse in i bilaga I till förordning (EU) nr 748/2012[4] (Del 21) i syfte att förbättra effektiviteten, transparensen och förutsebarheten i certifieringsprocessen. Förordningen anger vissa urvalskriterier som ska göra det möjligt att bestämma vilket påvisande av uppfyllelse som bör kontrolleras av Easa. Dessutom gör förordningen det möjligt för tillverkningsorganisationer att hos sin behöriga myndighet ansöka om undantag från miljökraven för vissa motorer eller luftfartyg. Möjligheten att ansöka om undantag baseras på miljöskyddskraven i bilaga 16 till Chicagokonventionen. Med denna förordning korrigeras även vissa inkonsekvenser mellan förordning (EU) nr 748/2012 och förordning (EU) 2018/1139 vad gäller innehållet i typcertifieringsgrunden och meddelandeprocessen.

c) Den 28 januari 2020 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2020/570[5]. Denna förordning rör ändring och rättelse av förordning (EU) nr 748/2012 (Del 21) vad gäller anpassning av regler om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar till förordning (EU) nr 1321/2014[6] Närmare bestämt är det bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012 som ändras så att bestämmelserna där anpassas till den nya strukturen i bilagorna till förordning (EU) nr 1321/2014 med tanke på att de bestämmelser om luftvärdighetscertifiering, godkännande av underlag för

[3] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/897 av den 12 mars 2019 om ändring av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller införande av riskbaserad kontroll av uppfyllelse i bilaga I och genomförande av miljöskyddskrav (EUT L 146, 5.6.2019, s. 116).

[4] 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).

[5] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/570 av den 28 januari 2020 om ändring och rättelse av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller anpassning av regler om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar till förordning (EU) nr 1321/2014 (EUT L 132, 27.4.2020, s. 1).

[6] Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

reparation och flygtillstånd som fastställs i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012 endast gäller bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014.

d) Den 4 mars 2020 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2020/723[7]. Denna förordning gäller erkännande av certifikat och annan dokumentation som styrker efterlevnaden av regler för civil luftfart som utfärdats i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland och som säkerställer en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som föreskrivs i förordning (EU) 2018/1139, inklusive villkor och förfaranden för att skapa och upprätthålla det nödvändiga förtroendet för tredjeländers regleringssystem. Enligt förordning (EU) nr 1178/2011[8], som anger villkoren för erkännande av tillstånd från tredjeländer, kan ett flygcertifikat som utfärdats av ett tredjeland i dagsläget erkännas (på vissa villkor) av medlemsstaterna eller alternativt kan innehavaren av ett sådant tredjelandscertifikat tillgodoräkna sig det vid en ansökan om certifikat. Ett sådant tillgodoräknande bestäms för närvarande på grundval av en rekommendation från en godkänd utbildningsorganisation. Genom denna förordning införs ”deklarerade utbildningsorganisationer” och reglerna för erkännande av certifikat från tredjeland uppdateras så att sådana deklarerade utbildningsorganisationer ska kunna låta innehavare av certifikat från tredjeland tillgodoräkna sig detta när de ansöker om certifikat utfärdade i enlighet med EU:s rättsliga ramar.

e) Den 27 april 2020 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2020/1058[9]. Genom denna förordning införs i tillägg 1 till bilagan till förordning (EU) 2019/947 två standardscenarier där villkoren fastställs för när en operatör av ett obemannat luftfartygssystem (UAS-operatör) kan inleda sin verksamhet efter att ha lämnat in en deklaration till den behöriga myndigheten. Bilagan till förordning (EU) 2019/945 utökas också med två nya delar med bl.a. de tekniska krav som ett system för obemannade luftfartyg måste uppfylla för att få användas i ett standardscenario och två nya UAS-klasser C5 och C6. Villkoren för genomförande av standardscenarierna baseras på vissa medlemsstaters direkta erfarenheter och har validerats genom särskilda bedömningar av den operativa risken.

f) Den 9 juni 2020 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2020/1234[10]. Genom denna förordning fastställs krav för myndigheter avseende certifiering av och tillsyn

---

[7] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/723 av den 4 mars 2020 om fastställande av närmare bestämmelser om godtagande av certifiering av piloter i tredjeland och om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 (EUT L 170, 2.6.2020, s. 1).

[8] Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

[9] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1058 av den 27 april 2020 om ändring av delegerad förordning (EU) 2019/945 vad gäller införandet av två nya klasser av obemannade luftfartygssystem (EUT L 232, 20.7.2020, s. 1).

[10] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1234 av den 9 juni 2020 om ändring av förordning (EU) nr 139/2014 vad gäller villkor och förfaranden för försäkringar från organisationer med ansvar för tillhandahållande av ledningstjänster för trafik på plattan (EUT L 282, 31.8.2020, s. 1).

över leverantörer av ledningstjänster för trafik på plattan, deras organisationskrav, operativa krav avseende ledningstjänsterna samt krav på utbildning för den personal som är avsedd att användas för att tillhandahålla sådana ledningstjänster. Förordningens syfte är att komplettera kraven avseende flygplatsdrift genom att inkludera ledningstjänster för trafik på plattan och göra det möjligt för leverantörer av sådana ledningstjänster att erbjuda sina tjänster på olika flygplatser och i olika medlemsstater utan att flera olika certifikat behövs.

g) Den 6 oktober 2020 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2020/2034[11]. Genom denna förordning inrättas det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet (ERCS) som används för att fastställa händelsers säkerhetsrisk. I förordningen anges att systemet ska bestå av två steg, där det första (steg 1) rör fastställande av värden för de två variablerna allvarlighetsgrad och sannolikhet, och det andra (steg 2) rör klassificering av säkerhetsrisken inom ramen för ERCS-matrisen på grundval av de två fastställda variabelvärdena. I och med denna förordning förväntas ERCS underlätta ett integrerat och harmoniserat tillvägagångssätt för riskhantering inom hela det europeiska luftfartssystemet och därmed göra det möjligt för behöriga myndigheter i medlemsstaterna och för Easa att fokusera på insatser som förbättrar säkerheten på ett harmoniserat sätt, som en del av den europeiska planen för flygsäkerhet som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.

h) Den 8 oktober 2020 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2020/2148[12]. Denna förordning förväntas att utifrån ett flygplatsperspektiv minska de säkerhetsrisker som är förknippade med säkerheten på rullbanan, främst genom ett fokus på att förhindra intrång på rullbanan och på bedömning av och rapportering om rullbanans ytförhållanden. Förordningen rör bl.a. markkollisioner, rullbanans utformning, incidenter på grund av skräp i form av främmande föremål (*foreign object debris*) samt underhåll av rullbanans beläggning. Genom denna förordning kompletteras förordning (EU) nr 139/2014[13] med nya organisatoriska och operativa krav som baseras dels på Icaos bestämmelser i framför allt bilagorna 14 och 15, dels på de säkerhetsrekommendationer som vissa medlemsstater riktat till Easa. I förordningen föreslås dessutom ändringar i regelverket för användning av fordon på flygplatser, bl.a. förartillstånd och särskilda säkerhetskrav för fordon som används på manöverområdet för att säkerställa säkerheten på banan. I detta sammanhang föreslås även nya krav när det gäller kommunikation och kontroll av fotgängare på flygplatser. Förordningen innehåller dessutom alla krav som gör det möjligt att tillämpa det nya globala

[11] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/2034 av den 6 oktober 2020 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 vad gäller det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet (EUT L 416, 11.12.2020, s. 1).

[12] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/2148 av den 8 oktober 2020 om ändring av förordning (EU) nr 139/2014 vad gäller säkerhet på banan och flygdata (EUT L 428, 18.12.2020, s. 10).

[13] Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

rapporteringsformatet (GRF, *Global Reporting Format*) för rullbanans ytförhållanden, bl.a. innehållsmässiga ändringar i formaten METAR och SNOWTAM och i den speciella rapporten från luftfartyg. Förordningen förväntas leda till förbättrad säkerhet, genom att antalet incidenter som har att göra med säkerheten på rullbanan minskar utifrån ett flygplatsperspektiv, och till ökad harmonisering till följd av att det införs nya gemensamma krav. Genom förordningen anpassas det befintliga EU-regelverket för flygplatser till de relevanta flygplatsrelaterade Icao-bestämmelserna i bilagorna 14 och 15, PANS-ATM och PANS-Aerodromes (förfaranden för flygtrafiktjänster: flygtrafikledningstjänster respektive flygplatstjänster).

i) Den 21 december 2020 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2021/699[14]. Denna förordning rör säkerhetsrisker till följd av åldrande strukturer i större flygplan. Exempel på sådana risker är utmattning i den grundläggande konstruktionen, omfattande utmattningsskada, korrosion, utmattning i ändringar och reparationer samt fortsatt användning trots riskabla nivåer av utmattningssprickor. Förordningen förväntas säkerställa att innehavare av konstruktionsgodkännande eller den som ansöker om typcertifikat, kompletterande typcertifikat eller godkännande av konstruktionsändringar eller reparationer presenterar nödvändiga uppgifter, förfaranden, instruktioner och handböcker rörande fel i åldrande strukturer på grund av korrosion eller utmattning och ser till att dessa görs tillgängliga för dem som måste följa dem (operatörerna). Förordningen förväntas även minska de risker som uppstår på grund av osäkerhet när det gäller status för instruktionerna för fortsatt luftvärdighet genom att man undviker att reglerna kan tolkas på olika sätt och att instruktionerna för fortsatt luftvärdighet därigenom tillämpas på olika sätt, vilket skulle kunna äventyra säkerheten. För att uppnå detta klargörs det i förordningen att instruktionerna för fortsatt luftvärdighet ingår som en del av typcertifikatet, och kraven på dokumentation, handböcker och instruktioner för fortsatt luftvärdighet som återfinns i olika kapitel nu slås samman till ett enda krav (i kapitel A). Denna förordning förväntas resultera i att instruktionerna för fortsatt luftvärdighet harmoniseras bättre mellan olika innehavare av konstruktionsgodkännande när det gäller identifiering, godkännande och utformning av instruktionerna för fortsatt luftvärdighet och deras tillgänglighet för slutanvändare samt säkerställa att dessa säkerhetsrisker minskar för både den befintliga och den framtida flottan med större flygplan.

[14] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/699 av den 21 december 2020 om ändring och rättelse av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller instruktionerna för fortsatt luftvärdighet, tillverkning av delar som ska användas vid underhåll och beaktande av aspekter avseende åldrande luftfartyg vid certifiering (EUT L 145, 28.4.2021, s. 1).

j) Den 7 april 2021 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2021/1087[15] och delegerad förordning (EU) 2021/1088[16]. Dessa två förordningar innebär att EU:s regelverk anpassas till Icaos standardbestämmelser och rekommendationer (SARP) som återfinns i bilaga 16 till Chicagokonventionen. I februari 2019 lade Icaos kommitté för luftfartsrelaterat miljöskydd (CAEP) fram förslag till förbättringar och moderniseringar av Icaos befintliga standardbestämmelser och rekommendationer när det gäller buller, utsläpp från flygplansmotorer och koldioxidutsläpp från flygplan, inklusive nya utsläppsnivåer för icke-flyktiga partiklar från flygmotorer. De slutgiltiga ändringarna antogs av Icao-rådet den 11 mars 2020[17]. Dessa förordningar ändrar således artikel 9 ”Grundläggande krav” i förordning (EU) 2018/1139 samt artikel 9 ”Tillverkningsorganisationer” i kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 och bilaga I (Del 21) till den förordningen. Dessa förordningar förväntas säkerställa en hög och enhetlig miljöskyddsnivå samt lika villkor för alla aktörer inom luftfartssektorn.

k) Den 10 december 2021 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2022/201[18]. Genom denna förordning fastställs ramarna för ett säkerhetsledningssystem för konstruktion och tillverkning (Del 21) och underhåll (Del 145) som är de kvarvarande två områden för vilka bilaga 19 till Icaos bestämmelser ännu inte fullt ut har införlivats i EU:s regelverk. I bilaga II ”Grundläggande krav för luftvärdighet” till förordning (EU) 2018/1139 anmodas dessutom konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisationer uttryckligen att införa och upprätthålla ett ledningssystem, där även hantering av säkerhetsrisker ska ingå, och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system med stöd av ett system för händelserapportering. Sådana ledningssystem kommer att öka luftfartssäkerheten genom att de föreskriver a) säkerhetspolicyer och säkerhetsmål i kombination med tillräckliga resurser, b) en systematisk identifiering av faror och ett riskhanteringssystem, c) en process för säkerhetsförsäkran där organisationens säkerhetsprestanda uppmärksammas samt d) främjande av säkerhet och kommunikation. Denna förordning ligger i linje med det regleringsmässiga begreppet ledningssystem som införts på andra områden, t.ex. lufttransporter och flygplatser, eller inom organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet (Del-CAMO). Genom att bestämmelserna om ledningssystem görs mer enhetliga inom samtliga luftfartsområden säkerställer man att de organisationer som har att rätta sig efter flera olika ledningssystemkrav på olika områden kan tillämpa ett enda ledningssystem och att

15 Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1087 av den 7 april 2021 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 vad gäller uppdatering av hänvisningarna till bestämmelserna i Chicagokonventionen (EUT L 236, 5.7.2021, s. 1).

16 Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1088 av den 7 april 2021 om ändring av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller uppdatering av hänvisningarna till miljöskyddskraven (EUT L 236, 5.7.2021, s. 3).

17 Vid det femte sammanträdet under rådets 219:e session.

18 Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/201 av den 10 december 2021 om ändring av förordning (EU) nr 748/2012 vad gäller ledningssystem och system för händelserapportering som ska inrättas av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, samt förfaranden som tillämpas av byrån, och om rättelse av den förordningen (EUT L 33, 15.2.2022, s. 7).

behöriga myndigheter som övervakar olika organisationer på olika områden kan planera och organisera sin övervakningsverksamhet baserat på samma regleringsprinciper.

l) Den 14 december 2021 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2022/208[19]. Syftet med denna förordning är att uppdatera EU:s luftfartsregelverk som gäller för allvädersverksamhet och utbildningsinsatser för flygbesättningar för att säkerställa högsta möjliga säkerhet och uppnå effektivitetsvinster utifrån den senaste tekniska utvecklingen. När det gäller allvädersverksamhet innebär denna förordning en lämplig avvägning mellan resultatbaserade och föreskrivande principer beroende på typ av luftfartsverksamhet. Reglerna är inte teknikberoende och ger utrymme för framtida förändringar. Förordningen omfattar samtliga relevanta områden och innebär en samordnad uppdatering av relevanta regler för allvädersverksamhet när det gäller lufttransporter, flygbesättningar och flygplatser. När det gäller flygbesättningsutbildning innebär förordningen att den obligatoriska besättningsutbildningen förbättras och att kraven på lufttrafikföretagen kontrolleras. Förordningen gäller såväl grund- som vidareutbildning och kontroll av utbildningen, villkoren för verksamhet med flera typer eller varianter av flygplan, erkännande av tidigare utbildning och kontroll av icke kommersiella operatörer samt flerpilotsverksamhet med helikoptrar som godkänts för enpilotsverksamhet. Denna förordning förväntas leda till kostnadseffektivitetsvinster och säkerhetsvinster samt till att säkerheten upprätthålls, regelbördan minskar, harmoniseringen förbättras inom allvädersverksamheten (t.ex. med Federal Aviation Administration) och Icaos standardbestämmelser och rekommendationer införlivas så långt det är möjligt.

Kommissionen samrådde med experter från medlemsstaterna och företrädare för Europaparlamentet innan den antog dessa delegerade förordningar.

ANMÄRKNING: *Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1358 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 (Del 21 Light)* antogs den 2 juni 2022 och är nu föremål för granskning av Europaparlamentet och rådet under två månader. Genom denna förordning förenklas metoderna för certifiering av allmänflyg och det blir möjligt att lämna in en försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven som ett alternativ till certifiering. Förordningen innebär även att det blir möjligt att påvisa konstruktions- och tillverkningsförmåga genom en försäkran i stället för ett godkännande samt att kraven för att påvisa tillverkningsförmåga slopas för viss lågrisktillverkning. Hindren för införlivande i det europeiska regelverket förväntas minska, samtidigt som luftfartssäkerheten upprätthålls och det blir lättare att ta fram nya flygplanstyper.

4. SLUTSATSER OCH FRAMTIDSUTSIKTER

[19] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/208 av den 14 december 2021 om ändring av förordning (EU) nr 139/2014 vad gäller krav för allvädersverksamhet (EUT L 35, 17.2.2022, s. 1).

Kommissionen har utövat sin befogenhet att anta samtliga dessa delegerade förordningar i syfte att förbättra luftfartssäkerheten inom nästan alla verksamhetsområden där befogenhet ges i enlighet med förordning (EU) 2018/1139.

Kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att ta del av denna rapport.

Kommissionen planerar att använda sina delegerade befogenheter för ytterligare tillämpning av förordning (EU) nr 2018/1139.