



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 10.12.2020
COM(2020) 828 final

2020/0364 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om vissa aspekter på flygsäkerhet med anledning av utgången av den övergångsperiod som anges i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

•1.1. Motiv och syfte med förslaget

Den 1 februari 2020 utträdde Förenade kungariket ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen¹ (utträdesavtalet) ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135² och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionsrätten fortsätter att vara tillämplig på och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020.

Om ingen överenskommelse om de framtida förbindelserna som omfattar flygsäkerhet har nåtts i slutet av övergångsperioden, kommer Förenade kungarikets utträde ur unionen särskilt att påverka giltigheten för certifikat och licenser som utfärdats av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) på Förenade kungarikets vägnar, eller av vissa konstruktionsorganisationer baserade i Förenade kungariket, i enlighet med förordning (EU) 2018/1139³ och de genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen eller förordning (EG) nr 216/2008⁴.

På flygsäkerhetsområdet kan effekten av övergångsperiodens utgång på certifikat och godkännanden i de flesta fall avhjälpas av berörda parter genom olika åtgärder, däribland en ”övergång” till en civil luftfartsmyndighet i en EU-medlemsstat, eller en ansökan om ett tredjelandscertifikat som ska utfärdas av byrån med verkan från och med övergångsperiodens utgång (s.k. ”tidig ansökan”). Enligt artikel 41 i utträdesavtalet kan dessutom delar och anordningar för vilka en person som certifierats av de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket har utfärdat ett giltigt intyg om överensstämmelse enligt EU:s flygsäkerhetsbestämmelser användas i EU, i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna, även efter övergångsperiodens utgång, förutsatt att de har släppts ut på marknaden i EU eller Förenade kungariket före övergångsperiodens utgång.

Till skillnad från andra områden av unionsrätten finns det dock vissa fall där det inte är möjligt för fysiska och juridiska personer att mildra oproportionella störningar i unionen. Kommissionen bör därför föreslå åtgärder för att säkerställa fortsatt giltighet för certifikat för vissa luftfartsprodukter, delar, anordningar och företag.

¹ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

² Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

³ 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 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

När det gäller vissa luftfartsprodukter ("typcertifikat") och företag ("organisationsgodkännanden") återupptar Förenade kungariket, för sin jurisdiktion från och med övergångsperiodens utgång, rollen som "konstruktionsstat" enligt konventionen angående internationell civil luftfart. Fram till den 31 december 2020 fullgörs dessa förpliktelser för närvarande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.

Det är därför nödvändigt att utarbeta en mekanism för kontrollerad övergång som säkerställer att de berörda produkterna eller konstruktionerna, som certifierats av byrån eller en konstruktionsorganisation som certifierats av byrån före övergångsperiodens utgång, kan fortsätta att användas i unionsluftfartyg utan avbrott.

De föreslagna bestämmelserna kommer inte att leda till sänkta krav i fråga om luftfartens säkerhet eller miljöpåverkan i unionen. Förslaget kommer att göra det möjligt för tillverkare i unionen att fortsätta att tillverka sina produkter och för operatörer att fortsätta att använda sådana produkter, i enlighet med tillämpliga krav i unionsrätten. Ett avbrott i denna verksamhet skulle medföra betydande sociala och ekonomiska utmaningar. Genom att säkerställa att organisationer efterlever EU-rätten kommer förslaget också att säkerställa skyddet av konsumenter och medborgare.

Denna rättsakt ingår i ett åtgärds paket som kommissionen antar.

•1.2. Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Detta förslag till förordning är avsett som en lex specialis som ska ta itu med några av de konsekvenser som följer av det faktum att reglerna i förordning (EU) 2018/1139 och de genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen samt enligt förordning (EU) nr 216/2008 inte längre kommer att vara tillämpliga på Förenade kungariket. Bestämmelserna i förslaget är begränsade till vad som är nödvändigt för att säkerställa en kontrollerad övergång till en luftfartsmarknad som inte längre omfattar Förenade kungariket. De allmänna bestämmelserna i ovannämnda rättsakter kommer i övriga fall att fortsätta gälla. Detta förslag är därmed helt förenligt med den befintliga lagstiftningen, och särskilt med förordning (EU) 2018/1139.

•1.3 Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Förslaget rör flygsäkerhet och kompletterar unionens förordning (EU) 2018/1139 för att specifikt hantera den situation som föranleds av utgången av den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet, i avsaknad av ett avtal som omfattar flygsäkerhetsfrågor och som är tillämpligt senast det datumet.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

•2.1. Rättslig grund

Den rättsliga grunden är artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

•2.2. Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Eftersom förslaget kompletterar befintlig unionslagstiftning, med bestämmelser som underlättar dess korrekta tillämpning efter utgången av den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet, kan dess mål bara uppnås genom en akt på unionsnivå.

•2.3. **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses vara proportionell eftersom den gör det möjligt att undvika oproportionella störningar genom att föreskriva en begränsad och nödvändig uppsättning särskilda regler som säkerställer en kontrollerad övergång till en luftfartsmarknad som inte inbegriper Förenade kungariket. Den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet och den innehåller inga större förändringar eller permanenta åtgärder.

•2.4. **Val av instrument**

Förslaget innehåller en begränsad uppsättning bestämmelser för att åtgärda en specifik situation av engångskaraktär. Det anses därför vara bättre att inte ändra förordning (EU) 2018/1139 och/eller de genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen samt enligt förordning (EG) nr 216/2008, utan i stället anta en separat rättsakt. De normala bestämmelser som gäller de berörda certifikaten och licenserna omfattas både av förordning (EU) 2018/1139 och av närmare bestämmelser som antas av kommissionen. Med beaktande av både detta och ärendets brådskande karaktär verkar en Europaparlamentets och rådets förordning vara den enda lämpliga typen av rättsakt.

3. **RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

•3.1. **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Ej tillämpligt på grund av den exceptionella situation av engångskaraktär som föranleder detta förslag.

•3.2. **Samråd med berörda parter**

De särskilda omständigheter som präglar förhandlingarna om avtalet om de framtida förbindelserna mellan Förenade kungariket och unionen och den ständigt föränderliga situationen gjorde att möjligheten till offentliga samråd kraftigt begränsades. De utmaningar som uppstår till följd av det faktum att den övergångsperiod som fastställts i utträdesavtalet löper ut den 31 december 2020, och behovet av förberedelser inför för de oundvikliga förändringarna den 1 januari 2021 och de möjliga lösningarna, har dock tagits upp av olika berörda parter på luftfartsområdet och företrädare för medlemsstaterna i samband med övergripande och särskilda möten som hållits i Bryssel och i medlemsstaterna.

Ett gemensamt tema i de synpunkter som framfördes av de olika berörda parterna var att det finns ett behov av regleringsåtgärder, för perioden efter övergångsperiodens utgång, på specifika områden där berörda parter inte kan vidta egna beredskapsåtgärder för att mildra de skadliga effekterna av en eventuell avsaknad av ett avtal med Förenade kungariket som innehåller de nödvändiga bestämmelserna om flygsäkerhet. Företag som tillverkar, underhåller eller använder luftfartyg betonade särskilt det faktum att deras verksamhet i unionen skulle kunna stoppas om inga lämpliga arrangemang skulle tillämpas från och med övergångsperiodens utgång. Det största problemet verkar vara att många certifikat, som utfärdats av byrån eller av konstruktionsorganisationer som godkänts av byrån och i enlighet med unionens rättsliga ramar, förlorar sin giltighet. Många berörda parter framhöll det faktum att det globalt sett endast finns ett begränsat antal tillverkare av många av de komponenter som används i luftfartyg (t.ex. motorer för större luftfartyg som

används av flygbolag). Just-in-time-karaktären hos modern verksamhet och tillverkning innebär att det kommer att vara omöjligt att fortsätta med verksamheten om berörda säkerhetscertifikat blir ogiltiga.

•3.3. Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Interna rättsliga och tekniska analyser har sammanställts, och den resulterande informationen har analyserats och kontrollerats ytterligare med tekniska experter från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (byrån) för att säkerställa att den föreslagna åtgärden uppnår sitt avsedda syfte men samtidigt begränsas till vad som är absolut nödvändigt.

•3.4. Konsekvensbedömning

På grund av situationens exceptionella karaktär och det begränsade antal certifikat som ursprungligen utfärdats i enlighet med unionens rättsliga ramar, för vilka de särskilda åtgärderna i fråga föreslås vara tillämpliga, finns det inget behov av en konsekvensbedömning. Det finns inga tillgängliga alternativ som väsentligt skiljer sig från de föreslagna alternativen.

•3.5. Grundläggande rättigheter

Förslaget har ingen inverkan på tillämpningen eller skyddet av grundläggande rättigheter.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Inte tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

•5.1. Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering

Inte tillämpligt beroende på den föreslagna åtgärdens övergående natur.

•5.2. Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Artikel 1

I denna artikel anges förordningens tillämpningsområde, som är begränsat till de konstruktionskontrollintyg för vilka Förenade kungariket kommer att överta rollen som konstruktionsstat och för vilka byrån inte är i stånd att omedelbart utfärda tredjelandscertifikat.

Artikel 2

Eftersom förordningens tillämpningsområde är begränsat till vissa certifikat som regleras av förordning (EU) 2018/1139 bör definitionerna i den förordningen och i de genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen och enligt förordning (EG) nr 216/2008 tillämpas. Detta föreskrivs i artikel 2.

Artikel 3

I artikel 3 föreskrivs att de certifikat som förtecknas i bilagan ska anses ha utfärdats med verkan från och med den första dagen efter övergångsperiodens utgång. De berörda certifikaten utfärdades ursprungligen av byrån, som utför konstruktionsstatens funktioner, eller av en konstruktionsorganisation som certifierats av byrån. Från och med övergångsperiodens utgång kommer Förenade kungariket att betrakta dem som certifikat

utfärdade av Förenade kungariket, i dess egenskap av konstruktionsstat, eller av en konstruktionsorganisation som certifierats av Förenade kungariket. Den ståndpunkt som fastställs i artikel 3 kommer från och med samma tidpunkt att gälla byrån som en myndighet som utför registreringsstatens funktioner.

Artikel 4

I denna artikel fastställs att certifikaten och de organ som innehar dessa certifikat fortsatt kommer att omfattas av unionsrätten, särskilt när det gäller byråns möjlighet att övervaka dem och de tillämpliga reglerna avseende certifiering av produkter.

Artikel 5

Med beaktande av den korta tid som står till buds för antagandet av denna förordning är det viktigt att den träder i kraft så snart som möjligt efter offentliggörandet, men den bör tillämpas först från och med den tidpunkt då den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet löper ut och i avsaknad av ett avtal som omfattar frågor som rör civil luftfart och de särskilda certifikat som behandlas i denna förordning.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om vissa aspekter på flygsäkerhet med anledning av utgången av den övergångsperiod som anges i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen³ (utträdesavtalet) ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135⁴ och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionsrätten fortsätter att vara tillämplig på och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020.
- (2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139⁵ syftar i första hand till att fastställa och upprätthålla en hög och enhetlig nivå på flygsäkerheten i unionen. Därför har det inrättats ett certifikatsystem för olika verksamheter inom luftfarten för att uppnå de erforderliga säkerhetsnivåerna och möjliggöra nödvändiga verifieringar och ömsesidigt erkännande av utfärdade certifikat.

¹

² EUT C , , s. .

³ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

⁴ Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁵ 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 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

- (3) På flygsäkerhetsområdet kan många berörda parter genom olika åtgärder ta itu med konsekvenserna av övergångsperiodens utgång för certifikat och godkännanden, i avsaknad av ett avtal som fastlägger de nya förbindelserna med avseende på flygsäkerhet mellan unionen och Förenade kungariket. Dessa åtgärder omfattar överföring till en civil luftfartsmyndighet i en av medlemsstaterna och ansökan, före övergångsperiodens utgång, om ett certifikat som utfärdas av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) och som börjar gälla från och med dagen efter övergångsperiodens utgång.
- (4) För vissa certifikat måste dock särskilda åtgärder vidtas för att hantera dessa konsekvenser. Detta gäller särskilt konstruktionskontrollintyg som utfärdats av byrån före övergångsperiodens utgång till konstruktionsorganisationer med huvudsakligt verksamhetsställe i Förenade kungariket, eller av sådana konstruktionsorganisationer som godkänts av byrån. Fram till detta datum utförde byrån på Förenade kungarikets vägnar ”konstruktionsstatens” funktioner och uppgifter enligt konventionen angående internationell civil luftfart och dess bilagor, i enlighet med artikel 77.1 i förordning (EU) 2018/1139. När övergångsperioden löper ut kommer dessa funktioner och uppgifter som åligger ”konstruktionsstaten” med avseende på Förenade kungariket att övertas av Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet. För att hantera denna förändring har Förenade kungariket antagit lagstiftning som fastställer att konstruktionskontrollintyg som utfärdats före övergångsperioden ska betraktas som utfärdade enligt Förenade kungarikets lagstiftning med verkan från och med övergångsperiodens utgång.
- (5) Särskilda åtgärder från unionens sida är nödvändiga för att säkerställa att de konstruktioner som berörs av dessa intyg fortsatt omfattas av certifikat som regleras av förordning (EU) 2018/1139, när det gäller luftfartyg som är registrerade i unionen. Åtgärderna bör göra det möjligt för de berörda luftfartygsoperatörerna att fortsätta att använda produkterna i fråga. Det är därför nödvändigt att fastställa att byrån eller, i förekommande fall, konstruktionsorganisationer som godkänts av byrån, ska anses ha utfärdat de certifikat som omfattar dessa konstruktioner med verkan från och med dagen efter övergångsperiodens utgång. Förordning (EU) 2018/1139 och relevanta kommissionsakter avhandlar sådana certifikat, som utfärdats på grundval av att luftfartyget i fråga är registrerat i en medlemsstat, även om ett tredjeland är konstruktionsstat.
- (6) Det bör klargöras att dessa certifikat omfattas av de relevanta bestämmelserna i förordning (EU) 2018/1139 och de relevanta genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008⁶, särskilt de som är tillämpliga på konstruktionscertifiering och obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet.
- (7) Med beaktande av den brådska som föranleds av övergångsperiodens utgång är det lämpligt att föreskriva ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

- (8) Bestämmelserna i denna förordning bör träda i kraft så snart som möjligt och bör tillämpas från och med dagen efter den dag då övergångsperioden löper ut, såvida inte ett avtal mellan Europeiska unionen och Förenade kungariket, som reglerar frågor avseende civil flygsäkerhet rörande konstruktionskontrollintyg som behandlas i denna förordning, har trätt i kraft vid den tidpunkten.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs särskilda bestämmelser, med hänsyn till utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, för vissa flygsäkerhetscertifikat som utfärdats enligt förordning (EG) nr 216/2008 eller förordning (EU) 2018/1139 till fysiska och juridiska personer som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland (nedan kallat *Förenade kungariket*).
2. Denna förordning ska tillämpas på de certifikat som förtecknas i bilagan och som är giltiga dagen före den dag då denna förordning börjar tillämpas och som har utfärdats av byrån till fysiska eller juridiska personer som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Förenade kungariket, eller av en konstruktionsorganisation som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Förenade kungariket. Den ska endast tillämpas på luftfartyg som är registrerade i unionen.

Artikel 2

Definitioner

Vid tillämpningen av denna förordning ska motsvarande definitioner i förordning (EU) 2018/1139 och i de genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen samt enligt förordning (EG) nr 216/2008 tillämpas.

Artikel 3

Giltighet för certifikat

De certifikat som avses i artikel 1.2 ska anses ha utfärdats med verkan från och med den dag som avses i artikel 5.2

1. av byrån, när det gäller certifikat som avses i artikel 1.2 och som har utfärdats av byrån,
2. av en organisation som godkänts av byrån, när det gäller certifikat som avses i artikel 1.2 och som har utfärdats av en konstruktionsorganisation som godkänts av byrån.

Artikel 4

Regler och skyldigheter i fråga om certifikat som regleras av artikel 3

De certifikat som regleras av artikel 3 i denna förordning omfattas av de regler som gäller för dem i enlighet med förordning (EU) 2018/1139 och de relevanta genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen eller förordning (EG) nr 216/2008, särskilt

kommissionens förordning (EU) nr 748/2012⁷. Byrån ska ha de befogenheter som fastställs i förordning (EU) 2018/1139 och i de relevanta genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den förordningen och enligt förordning (EG) nr 216/2008 i fråga om organ som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i ett tredjeland.

Artikel 5

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Denna förordning ska tillämpas från och med dagen efter den dag då unionsrätten upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket enligt artiklarna 126 och 127 i utträdesavtalet.
3. Denna förordning ska inte tillämpas om ett avtal mellan Europeiska unionen och Förenade kungariket, som reglerar frågor avseende civil flygsäkerhet rörande de certifikat som avses i artikel 1.2 i denna förordning, har trätt i kraft den dag som avses i punkt 2 i den här artikeln.

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

⁷ 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).