

Bruxelles, 10 dicembre 2020
(OR. en)

13898/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0364(COD)**

**UK 100
PREP-BXT 55
AVIATION 236
CODEC 1316**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	10 dicembre 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 828 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo a determinati aspetti della sicurezza aerea in relazione alla fine del periodo di transizione di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 828 final.

All.: COM(2020) 828 final

Bruxelles, 10.12.2020
COM(2020) 828 final

2020/0364 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo a determinati aspetti della sicurezza aerea in relazione alla fine del periodo di
transizione di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del
Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

•1.1. Motivi e obiettivi della proposta

Il 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica¹ ("l'accordo di recesso"), che è entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con decisione (UE) 2020/135 del Consiglio². Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020.

Qualora entro la fine del periodo di transizione non sia raggiunto un accordo sulle future relazioni che disciplini la sicurezza aerea (*safety*), il recesso del Regno Unito dall'Unione inciderà in particolare sulla validità delle licenze e dei certificati rilasciati dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia") per conto del Regno Unito o da determinate imprese di progettazione con sede nel Regno Unito, a norma del regolamento (UE) 2018/1139³ e degli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di tale regolamento o del regolamento (CE) n. 216/2008⁴.

Nel settore della sicurezza aerea, nella maggior parte dei casi all'effetto che la fine del periodo di transizione produce sui certificati e sulle approvazioni possono porre rimedio i portatori di interessi con varie misure, tra cui il "passaggio" a un'autorità dell'aviazione civile di uno Stato membro dell'Unione, oppure la richiesta di un certificato di paese terzo rilasciato dall'Agenzia, con effetto a decorrere dalla fine del periodo di transizione ("richiesta anticipata"). Inoltre, a norma dell'articolo 41 dell'accordo di recesso le parti e pertinenze per le quali una persona certificata dalle autorità competenti del Regno Unito ha rilasciato un certificato di conformità valido ai sensi delle norme unionali sulla sicurezza aerea possono essere utilizzate nell'UE, in conformità alle disposizioni applicabili, anche dopo la fine del periodo di transizione, purché siano state immesse sul mercato dell'UE o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione.

Diversamente da altri ambiti del diritto dell'Unione vi sono tuttavia alcuni casi in cui le persone fisiche e giuridiche non possono attenuare perturbazioni sproporzionate nell'Unione. La Commissione dovrebbe pertanto proporre misure volte ad assicurare

¹ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

² Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

³ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

⁴ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

la continuità della validità dei certificati per determinati prodotti, parti, pertinenze e società del settore aeronautico.

Per quanto riguarda determinati prodotti ("certificati di omologazione del tipo") e società ("approvazioni di imprese") del settore aeronautico, a partire dalla fine del periodo di transizione il Regno Unito riprende, per il territorio soggetto alla sua giurisdizione, il ruolo di "Stato di progettazione" nel quadro della convenzione sull'aviazione civile internazionale. Fino al 31 dicembre 2020 tali responsabilità sono espletate dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

È pertanto necessario sviluppare un meccanismo di transizione controllato, che garantisca che i prodotti o progetti interessati, certificati dall'Agenzia o da un'impresa di progettazione certificata dall'Agenzia prima della fine del periodo di transizione, possano continuare a essere utilizzati negli aeromobili dell'Unione senza perturbazioni.

Le disposizioni proposte non renderanno meno rigorose le prescrizioni relative alla sicurezza o alle prestazioni ambientali dell'aviazione nell'Unione. La proposta consentirà ai costruttori dell'Unione di continuare a fabbricare i rispettivi prodotti e agli operatori di continuare a impiegare tali prodotti, in conformità agli obblighi applicabili del diritto dell'Unione. Un'interruzione di tali attività provocherebbe notevoli difficoltà sociali ed economiche. Garantendo la conformità delle imprese al diritto dell'UE, la proposta assicurerà anche la protezione dei consumatori e dei cittadini.

Il presente atto rientra in un pacchetto di misure che la Commissione sta adottando.

•1.2. Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

Il regolamento proposto è inteso come *lex specialis* che permetterebbe di far fronte ad alcune delle conseguenze derivanti dal fatto che il regolamento (UE) 2018/1139 come pure gli atti di esecuzione e delegati adottati in virtù dello stesso e a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 non si applicheranno più al Regno Unito. Le sue disposizioni si limitano a quanto necessario per garantire una transizione controllata verso un mercato dell'aviazione che non comprende più il Regno Unito. Per il resto continueranno ad applicarsi le disposizioni generali dei suddetti atti. La presente proposta è pienamente conforme alla legislazione in vigore, in particolare al regolamento (UE) 2018/1139.

•1.3 Coerenza con le altre normative dell'Unione

La proposta riguarda la sicurezza aerea e integra il regolamento (UE) 2018/1139 dell'Unione per affrontare specificamente la situazione derivante dalla fine del periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso, in assenza di un accordo che disciplini le questioni di sicurezza aerea applicabile entro tale data.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

•2.1. Base giuridica

La base giuridica è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

•2.2. Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Poiché la proposta integra il diritto vigente dell'Unione con disposizioni intese ad agevolarne la corretta applicazione dopo la fine del periodo di transizione previsto

dall'accordo di recesso, il suo obiettivo può essere conseguito solo mediante un atto a livello dell'Unione.

•2.3. Proporzionalità

Il regolamento proposto è considerato proporzionato in quanto è in grado di evitare perturbazioni sproporzionate tramite una serie limitata e necessaria di norme speciali che garantiscono una transizione controllata verso un mercato dell'aviazione che non comprende il Regno Unito. Esso si limita a quanto necessario per conseguire tale obiettivo e non introduce modifiche più ampie e generali o misure permanenti.

•2.4. Scelta dell'atto giuridico

La presente proposta prevede una serie limitata di disposizioni intese a fare fronte a una situazione molto specifica e una tantum. Si ritiene pertanto preferibile non modificare il regolamento (UE) 2018/1139 e/o gli atti di esecuzione e delegati adottati a norma dello stesso e a norma del regolamento (CE) n. 216/2008, ma porre in essere un atto a sé stante. Le normali disposizioni concernenti le licenze e i certificati interessati sono contenute nel regolamento (UE) 2018/1139 e nelle norme dettagliate adottate dalla Commissione. Alla luce di ciò e dell'urgenza della questione, un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sembra essere l'unica forma adeguata di atto giuridico.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

•3.1. Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente

Non applicabile a causa della natura eccezionale e una tantum dell'evento che rende necessaria la presente proposta.

•3.2. Consultazioni dei portatori di interessi

Le circostanze specifiche relative ai negoziati per l'accordo sulle future relazioni tra il Regno Unito e l'Unione e la situazione in continua evoluzione hanno posto notevoli limitazioni alla possibilità di effettuare consultazioni pubbliche sulla proposta. Le problematiche derivanti dal fatto che il periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso termina il 31 dicembre 2020, l'esigenza di prepararsi ai cambiamenti che inevitabilmente si verificheranno a partire dal 1° gennaio 2021 e le possibili soluzioni sono tuttavia questioni che sono state sollevate dai vari portatori di interessi del settore dell'aviazione e dai rappresentanti degli Stati membri nell'ambito di riunioni trasversali e specifiche tenutesi a Bruxelles e negli Stati membri.

Nelle posizioni espresse dai vari portatori di interessi è emerso un tema comune, relativo alla necessità di un intervento normativo in settori specifici in cui i portatori di interessi non sono in grado di adottare autonomamente misure di emergenza per attenuare l'impatto negativo della possibile assenza di un accordo con il Regno Unito recante le necessarie disposizioni sulla sicurezza aerea, per il periodo successivo alla fine del periodo di transizione. In particolare, le società che fabbricano, sottopongono a manutenzione o impiegano aeromobili hanno sottolineato che le loro operazioni nell'Unione potrebbero interrompersi in assenza di disposizioni adeguate applicabili a partire dalla fine del periodo di transizione. Il problema principale sembra essere la perdita di validità di molti certificati rilasciati dall'Agenzia o da imprese di progettazione approvate dall'Agenzia e nell'ambito del quadro giuridico dell'Unione. Molti portatori di interessi hanno messo in evidenza il fatto che a livello mondiale

esiste un numero limitato di costruttori di molti dei componenti utilizzati negli aeromobili (ad esempio motori per grandi aeromobili di linea). Vista la natura "just-in-time" delle operazioni e della fabbricazione moderne, sarà impossibile continuare ad operare se i certificati di sicurezza in questione perderanno la loro validità.

•3.3. Assunzione e uso di perizie

È stata svolta un'analisi giuridica e tecnica interna, i cui risultati sono stati ulteriormente analizzati e verificati con gli esperti tecnici dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (l'Agenzia) per garantire che la misura proposta raggiunga la finalità prevista limitandosi al tempo stesso a quanto strettamente necessario.

•3.4. Valutazione d'impatto

Una valutazione d'impatto non è necessaria in ragione del carattere eccezionale della situazione e del numero limitato di certificati, rilasciati originariamente nell'ambito del quadro giuridico dell'Unione, ai quali si propone di applicare le misure specifiche in questione. Non sono disponibili opzioni strategiche sostanzialmente diverse dall'opzione proposta.

•3.5. Diritti fondamentali

La proposta non ha alcuna incidenza sull'applicazione o sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non applicabile.

5. ALTRI ELEMENTI

•5.1. Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

Non applicabile a causa della durata limitata della misura proposta.

•5.2. Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Articolo 1

L'articolo in questione specifica l'ambito di applicazione del regolamento, che è limitato ai certificati di progettazione per cui il Regno Unito assumerà il ruolo di Stato di progettazione e per cui l'Agenzia non è nelle condizioni di rilasciare immediatamente certificati di paesi terzi.

Articolo 2

Poiché l'ambito di applicazione del regolamento è limitato a determinati certificati disciplinati dal regolamento (UE) 2018/1139, dovrebbero applicarsi le definizioni stabilite in tale regolamento e negli atti di esecuzione e delegati adottati a norma dello stesso e a norma del regolamento (CE) n. 216/2008. Questo è quanto disposto dall'articolo 2.

Articolo 3

L'articolo 3 stabilisce che i certificati elencati nell'allegato si considerano rilasciati con effetto dal primo giorno successivo alla scadenza del periodo di transizione. I certificati interessati sono stati originariamente rilasciati dall'Agenzia, che svolge le funzioni di Stato di progettazione, o da un'impresa di progettazione certificata dall'Agenzia. Il Regno Unito considererà tali certificati come rilasciati dal Regno Unito stesso, in qualità di Stato di progettazione, o da un'impresa di progettazione da esso certificata, dalla fine del periodo di

transizione. La posizione stabilita dall'articolo 3 riguarderà, a partire dallo stesso momento, l'Agenzia in quanto autorità che svolge le funzioni di Stato di immatricolazione.

Articolo 4

Tale articolo stabilisce che i certificati e i soggetti titolari di tali certificati continuano a essere soggetti al diritto dell'Unione, in particolare per quanto riguarda la possibilità dell'Agenzia di controllarli e verificare le norme applicabili in materia di certificazione dei prodotti.

Articolo 5

Tenuto conto del breve arco di tempo disponibile per l'adozione del presente regolamento, è importante che esso entri in vigore il prima possibile dopo la pubblicazione, ma esso dovrebbe applicarsi solo dal momento in cui termina il periodo di transizione previsto dall'accordo di recesso e in assenza di un accordo che disciplini le questioni di aviazione civile e gli specifici certificati oggetto del presente regolamento.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo a determinati aspetti della sicurezza aerea in relazione alla fine del periodo di transizione di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica³ ("accordo di recesso"), entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio⁴. Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020.
- (2) L'obiettivo principale del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ è stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione. A tal fine è stato istituito un sistema di certificati per varie attività aeronautiche, allo scopo di conseguire i livelli di sicurezza prescritti e consentire le necessarie verifiche e l'accettazione reciproca dei certificati rilasciati.

¹

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

⁴ Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

⁵ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

- (3) Nel settore della sicurezza aerea, le conseguenze della fine del periodo di transizione sui certificati e sulle approvazioni senza un accordo che definisca le nuove relazioni in materia di sicurezza aerea tra l'Unione e il Regno Unito possono essere affrontate da molti portatori di interessi con varie misure. Tra queste, il trasferimento a un'autorità dell'aviazione civile di uno degli Stati membri e la richiesta, prima della fine del periodo di transizione, di un certificato rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("l'Agenzia"), con effetto dal giorno successivo alla fine del periodo di transizione.
- (4) È tuttavia necessario predisporre misure specifiche per far fronte a tali conseguenze. Ciò vale in particolare per i certificati di progettazione rilasciati prima della fine del periodo di transizione dall'Agenzia a imprese di progettazione aventi il luogo principale delle attività nel Regno Unito oppure da tali imprese di progettazione approvate dall'Agenzia. Fino a tale data l'Agenzia svolge per conto del Regno Unito le funzioni e i compiti dello Stato di progettazione a norma della convenzione sull'aviazione civile internazionale e dei relativi allegati, come previsto all'articolo 77, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139. Terminato il periodo di transizione, tali funzioni e compiti dello Stato di progettazione relativi al Regno Unito saranno assolti dall'autorità dell'aviazione civile del Regno Unito. Per far fronte a tale cambiamento il Regno Unito ha adottato una normativa in base alla quale i certificati di progettazione rilasciati prima del periodo di transizione sono da considerarsi rilasciati a norma del diritto del Regno Unito, con effetto a decorrere dalla fine del periodo di transizione.
- (5) Sono necessarie misure specifiche dell'Unione per garantire che i progetti di cui a tali certificati continuino ad essere oggetto dei certificati disciplinati dal regolamento (UE) 2018/1139, per quanto riguarda gli aeromobili immatricolati nell'Unione. Le misure dovrebbero consentire agli operatori di aeromobile interessati di continuare a utilizzare i prodotti in questione. È pertanto necessario stabilire che si considera che l'Agenzia o, se del caso, le imprese di progettazione da essa approvate abbiano rilasciato i certificati relativi a tali progetti con effetto a decorrere dal giorno successivo alla fine del periodo di transizione. Tali certificati, rilasciati sulla base del fatto che l'aeromobile in questione è immatricolato in uno Stato membro, sono contemplati dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai pertinenti atti della Commissione anche se lo Stato di progettazione è un paese terzo.
- (6) È opportuno chiarire che tali certificati sono soggetti alle norme pertinenti di cui al regolamento (UE) 2018/1139 e ai pertinenti atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di tale regolamento o del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶, in particolare quelle applicabili alla certificazione della progettazione e alle informazioni obbligatorie sul mantenimento dell'aeronavigabilità.
- (7) Considerata l'urgenza dettata dalla fine del periodo di transizione, è opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (8) È opportuno che le disposizioni del presente regolamento entrino in vigore con urgenza e si applichino a decorrere dal giorno successivo a quello in cui termina il

⁶ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

periodo di transizione, a meno che entro tale data sia entrato in vigore un accordo tra l'Unione europea e il Regno Unito che disciplini le questioni di sicurezza dell'aviazione civile relative ai certificati di progettazione oggetto del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce disposizioni specifiche, in vista della scadenza del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, per determinati certificati di sicurezza aerea rilasciati a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 o del regolamento (UE) 2018/1139 a persone fisiche e giuridiche aventi il luogo principale delle attività nel Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("il Regno Unito").
2. Il presente regolamento si applica ai certificati elencati nell'allegato che sono validi il giorno precedente la data di applicazione del presente regolamento e che sono stati rilasciati dall'Agenzia a persone fisiche o giuridiche aventi il luogo principale delle attività nel Regno Unito o da un'impresa di progettazione avente il luogo principale delle attività nel Regno Unito. Esso si applica unicamente agli aeromobili immatricolati nell'Unione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni del regolamento (UE) 2018/1139 e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma di tale regolamento e del regolamento (CE) n. 216/2008.

Articolo 3

Validità dei certificati

I certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, si considerano rilasciati con effetto a decorrere dalla data di cui all'articolo 5, paragrafo 2:

1. dall'Agenzia, per quanto riguarda i certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, rilasciati dall'Agenzia;
2. da un'impresa approvata dall'Agenzia, per quanto riguarda i certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, rilasciati da un'impresa di progettazione approvata dall'Agenzia.

Articolo 4

Norme e obblighi riguardanti i certificati disciplinati dall'articolo 3

I certificati disciplinati dall'articolo 3 del presente regolamento sono soggetti alle norme ad essi applicabili in conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e ai pertinenti atti di esecuzione e delegati adottati in virtù di tale regolamento o del regolamento (CE) n. 216/2008, in

particolare il regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione⁷. L'Agenzia dispone dei poteri stabiliti dal regolamento (UE) 2018/1139 e dai pertinenti atti di esecuzione e delegati adottati a norma di tale regolamento e del regolamento (CE) n. 216/2008 in relazione ai soggetti aventi il luogo principale delle attività in un paese terzo.

Articolo 5

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui il diritto dell'Unione cessa di applicarsi al Regno Unito, a norma degli articoli 126 e 127 dell'accordo di recesso.
3. Il presente regolamento non si applica se entro la data di cui al paragrafo 2 del presente articolo sarà entrato in vigore un accordo tra l'Unione europea e il Regno Unito che disciplini le questioni di sicurezza dell'aviazione civile per quanto riguarda i certificati di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

⁷ Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).