



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 21. december 2018
(OR. en)

15795/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0434(COD)**

**AVIATION 176
PREP-BXT 66**

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	20. december 2018
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2018) 894 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om visse aspekter af luftfartssikkerhed for at tage højde for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2018) 894 final.

Bilag: COM(2018) 894 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.12.2018
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om visse aspekter af luftfartssikkerhed for at tage højde for Det Forenede Kongerige
Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Det Forenede Kongerige meddelte den 29. marts 2017 sin hensigt om at udtræde af Unionen i henhold til artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Dette betyder, at hvis udtrædelsesaftalen¹ ikke ratificeres, ophører Unionens primære og afledte ret med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige fra den 30. marts 2019 ("udtrædelsesdatoen"). Det Forenede Kongerige er derefter et tredjeland.

Hvis Det Forenede Kongerige udtræder af Unionen uden en aftale, vil det navnlig få konsekvenser for gyldigheden af certifikater og licenser, der er udstedt af Det Forenede Kongerige i henhold til forordning (EU) 2018/1139² og de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til nævnte forordning eller i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008³.

I Kommissionens meddelelse om "Forberedelse af Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union den 30. marts 2019: en nødhandlingsplan"⁴ er der opstillet en række beredskabsforanstaltninger, som den har til hensigt at træffe, hvis der ikke træder en udtrædelsesaftale i kraft på udtrædelsesdatoen. Kommissionen understreger i meddelelsen, at det ikke er meningen, at disse foranstaltninger skal kompensere for, at de berørte parter ikke selv træffer forberedende foranstaltninger, eller at de skal afhjælpe forsinkelser i deres gennemførelse.

På luftfartsområdet kan konsekvenserne af Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union for certifikater og godkendelser i de fleste tilfælde afhjælpes af de berørte parter ved hjælp af forskellige foranstaltninger, herunder et skift til en civil luftfartsmyndighed for EU-27, eller ved allerede nu at anmode Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") om udstedelse af et tredjelandscertifikat, som får virkning på udtrædelsesdatoen ("tidlig anmodning").

I modsætning til andre områder af EU-lovgivningen er der imidlertid visse tilfælde, hvor det ikke er muligt for fysiske eller juridiske personer at modvirke forstyrrelser i EU-27. I ovennævnte meddelelse bebudede Kommissionen derfor, at den ville fremsætte forslag til foranstaltninger, der sikrer fortsat gyldighed af certifikater for visse typer luftfartøjsmateriel, dele, apparatur og virksomheder.

For så vidt angår luftfartøjsmateriel ("typecertifikater") og virksomheder ("godkendelse af organisationer") varetager Det Forenede Kongerige med virkning fra udtrædelsesdatoen for områder under dets jurisdiktion rollen som "konstruktionsstat" i henhold til konventionen

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² 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 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 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

⁴ COM(2018) 880 final af 13.11.2018.

angående international civil luftfart. Det Forenede Kongerige kan kun udstede certifikater i kraft af sin nye rolle, hvis det opfylder de krav, der er fastsat i konventionen. Disse opgaver varetages i øjeblikket af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, som Det Forenede Kongerige deltager i i medfør af sit medlemskab af EU.

Det er derfor nødvendigt med en mekanisme, der sikrer en kontrolleret overgang, der giver de berørte operatører og agenturet tilstrækkelig tid, således at de nødvendige certifikater kan udstedes i henhold til artikel 68 i forordning (EU) 2018/1139, idet der tages hensyn til Det Forenede Kongeriges status som et tredjeland.

En sådan forlænget gyldighed bør være tidsmæssigt begrænset til det strengt nødvendige for at tage hensyn til Det Forenede Kongeriges udtræden af EU's luftfartssikkerhedssystem.

Det skal desuden nævnes, at i modsætning til situationen på de fleste andre områder af EU-lovgivningen om varer, har ugyldigheden af certifikater ikke konsekvenser for markedsføringen, men for den faktiske anvendelse af luftfartsmateriel, -dele og -apparatur i EU, for eksempel når der monteres dele og apparatur på et luftfartøj fra EU-27. For så vidt angår materiel, dele og apparatur er luftfartsområdet nemlig reguleret anderledes end mange andre områder af EU-retten, hvor begrebet markedsføring er centralt. På luftfartssikkerhedsområdet er det fastlagt direkte i forordningen, om en del, materiel eller apparatur kan anvendes, uanset om delen, materiellet eller apparaturet er markedsført. EU's luftfartssikkerhedssystem gør det muligt at føre tilsyn med materiel, dele og apparatur på en sikker måde, som ikke lader tvivl tilbage. Det vil derfor være nyttigt at udnytte de eksisterende rammer også som grundlag for den foreslåede forordning for at sikre overensstemmelse med luftfartssikkerhedsprincipperne.

Der er kun tale om et begrænset antal certifikater, dvs.:

- Certifikater, der er udstedt af fabrikterne ("produktionsorganisationer") inden udtrædelsesdatoen, hvorved det certificeres, at nyt materiel (dog ikke luftfartøjer), nye dele og nyt apparatur overholder kravene, således at det fortsat er tilladt at anvende sådanne i og på luftfartøjer (punkt 21.A.163, litra c), i bilag I til forordning (EU) nr. 748/2012)
- Certifikater, der er udstedt af vedligeholdelsesvirksomheder ("vedligeholdelsesorganisationer") inden udtrædelsesdatoen, hvorved det certificeres, at materiel (også luftfartøjer) dele og apparatur, som de har udført vedligeholdelsesarbejde på, overholder kravene (punkt 145.A.75, litra e), i bilag II til forordning (EU) nr. 1321/2014)
- Idem for andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer (punkt M.A.615, litra d), i bilag I til forordning 1321/2014)
- Idem for dele og apparatur, der er påmonteret andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer (punkt M.A.615, litra d), i bilag I til forordning 1321/2014)
- Certifikater, der er udstedt af vedligeholdelsesvirksomheder ("vedligeholdelsesorganisationer") inden udtrædelsesdatoen, hvorved det certificeres, at luftdygtighedseftersynet er afsluttet for lette luftfartøjer i kategorien European Light Aircraft 1 ("ELA 1", f.eks. visse svævefly eller lette motordrevne luftfartøjer) (punkt 145.A.75, litra f), i bilag II til forordning 1321/2014)

- Certifikater, der udstedt af virksomheder, der fører tilsyn med luftfartøjers overholdelse af luftdygtighedskravene ("organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed") inden udtrædelsesdatoen, hvorved et luftfartøjs luftdygtighed certificeres (punkt M.A.711, litra a), nr. 4, og punkt M.A.711, litra b), nr.1, i bilag I til forordning 1321/2014).

Endelig skal det nævnes, at indholdet af og visse eksaminer i uddannelser, der er omfattet af nærværende forslag, reguleres i detaljer i EU-lovgivningen og består af standardmoduler, som normalt bør afsluttes i én medlemsstat, før det er muligt at foretage en overførsel til en anden medlemsstats jurisdiktion.

De foreslåede bestemmelser kommer ikke til at resultere i lavere krav med hensyn til luftfartens sikkerhed eller miljøpræstationer i Unionen. Forslaget vil give fabrikkerne i EU-27 mulighed for fortsat at fremstille deres produkter og operatørerne mulighed for fortsat at anvende sådanne produkter i overensstemmelse med gældende EU-retlige krav. En afbrydelse af disse aktiviteter ville derimod forårsage væsentlige sociale og økonomiske problemer. I og med at forslaget sikrer organisationernes overholdelse af EU-lovgivningen, sikrer det også beskyttelsen af forbrugere og borgere.

Det Europæiske Råd (artikel 50) gentog den 13. december 2018 sin opfordring til, at arbejdet med på alle niveauer at forberede sig på konsekvenserne af Det Forenede Kongeriges udtræden intensiveres, idet der tages højde for alle mulige udfald. Denne retsakt er en del af en pakke af foranstaltninger, som Kommissionen vedtager for at efterkomme denne opfordring.

• **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Den foreslåede forordning er udformet som *lex specialis*, der tager sigte på at afhjælpe nogle af de konsekvenser, der følger af den kendsgerning, at forordning (EU) 2018/1139 og de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil samt i henhold til forordning (EU) nr. 216/2008, ikke længere vil finde anvendelse på Det Forenede Kongerige, og den finder kun anvendelse i det omfang, det er nødvendigt for at sikre et kontrolleret skift til et luftfartsmarked for EU-27. De foreslåede betingelser er begrænset til, hvad der er nødvendigt i denne forbindelse for at undgå uforholdsmæssige forstyrrelser. Det er også meningen, at de kun skal gælde for en begrænset periode. Ellers vil de almindelige bestemmelser i disse retsakter fortsat finde anvendelse. Dette forslag er derfor fuldt ud i overensstemmelse med den gældende lovgivning og navnlig med forordning (EU) 2018/1139.

• **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget vedrører luftfartssikkerhed og supplerer forordning (EU) 2018/1139 med det specifikke formål at fastsætte regler, der tager højde for Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen uden en udtrædelsesaftale.

2. **RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET**

• **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget er artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Eftersom forslaget supplerer den eksisterende EU-lovgivning med bestemmelser, der tager sigte på at lette en korrekt anvendelse heraf efter Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen, kan dens mål kun nås ved en handling på EU-plan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Den foreslåede forordning betragtes som proportional, da den er i stand til at hindre urimelige forstyrrelser ved at indføre en begrænset og nødvendig retlig ændring med henblik på et kontrolleret skifte til et luftfartsmarked for EU-27. Den går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål, og den indeholder hverken mere vidtgående ændringer eller permanente foranstaltninger.

- **Valg af retsakt**

Dette forslag indeholder et begrænset antal bestemmelser, som tager sigte på at løse en meget specifik og enkeltstående situation. Det anses derfor for mest hensigtsmæssigt ikke at ændre forordning (EU) 2018/1139 og/eller de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil samt i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008, men at indføre en selvstændig retsakt for en begrænset periode. De normale bestemmelser vedrørende de pågældende certifikater og licenser er omfattet af både forordning (EU) 2018/1139 og gennemførelsesbestemmelserne hertil. I lyset af ovenstående og sagens hastende karakter er en forordning vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet den eneste passende form for retsakt.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Ikke relevant på grund af den ekstraordinære og enkeltstående karakter af den begivenhed, som nødvendiggør dette forslag.

- **Høringer af interesserede parter**

De særlige omstændigheder i forbindelse med forhandlingerne om Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen og den fortsatte udvikling af situationen har i væsentlig grad begrænset muligheden for at gennemføre en offentlig høring om forslaget. De udfordringer, der opstår som følge af Det Forenede Kongeriges udtræden af EU, og mulige løsninger er imidlertid blevet rejst af de forskellige interessenter på luftfartsområdet og repræsentanter for medlemsstaterne.

Et fælles tema i de synspunkter, der er fremlagt af de forskellige berørte parter, var, at der er behov for lovmæssige indgreb på specifikke områder, hvor interessenterne ikke er i stand til at træffe deres egne beredskabsforanstaltninger for at afhjælpe de skadelige konsekvenser af, at der eventuelt ikke indgås en udtrædelsesaftale. Virksomheder, der fremstiller, vedligeholder eller opererer luftfartøjer, understregede navnlig, at deres operationer i EU-27 kan blive bragt til ophør, hvis Det Forenede Kongerige forlader Unionen uden en aftale. Det største problem er tilsyneladende den tid, der formodentlig vil gå fra det øjeblik, hvor Det Forenede Kongerige træder ud uden en aftale, og til situationen normaliseres i henhold til EU-lovgivningen, enten ved udstedelse af tredjelandscertifikater til virksomheder i Det Forenede Kongerige eller ved at flytte fremstillingen til en jurisdiktion i EU-27. I denne periode vil næsten alle certifikater blive ugyldige. Mange interessenter understregede det faktum, at der samlet set kun er et begrænset antal fabrikker, der fremstiller mange af de komponenter, der

anvendes i luftfartøjer (f.eks. dæk eller motorer til store luftfartøjer, der benyttes af flyselskaber). De moderne systemer med just in time-operationer og -fremstilling betyder, at det bliver umuligt at fortsætte operationerne, hvis de relevante sikkerhedscertifikater bliver ugyldige.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Ud over den interne juridiske og tekniske analyse er ovenstående oplysninger blevet analyseret yderligere og kontrolleret hos de tekniske eksperter i Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) for at sikre, at den foreslåede foranstaltning opfylder sit formål, men samtidig er begrænset til, hvad der er strengt nødvendigt.

- **Konsekvensanalyse**

En konsekvensanalyse er ikke nødvendig, da situationen er ekstraordinær, og behovet for en retsakt er begrænset til den periode, hvor ændringen af Det Forenede Kongeriges status gennemføres. Der er ingen væsentligt forskellige valgmuligheder bortset fra den foreslåede.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen indvirkning på anvendelsen eller beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Ikke relevant på grund af den kortvarige karakter af den foreslåede foranstaltning.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om visse aspekter af luftfartssikkerhed for at tage højde for Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 29. marts 2017 meddelte Det Forenede Kongerige sin hensigt om at udtræde af Unionen i henhold til artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Union. Traktaterne ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige på datoen for udtrædelsesaftalens ikrafttræden eller, hvis en sådan aftale ikke indgås, to år efter meddelelsen, dvs. fra den 30. marts 2019, medmindre Det Europæiske Råd efter aftale med Det Forenede Kongerige beslutter at forlænge denne frist.
- (2) Hovedformålet med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139⁷ er at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Unionen. Med henblik herpå er der etableret en ordning med certifikater for en række luftfartsaktiviteter, der tager sigte på nå de krævede sikkerhedsniveauer og muliggøre den nødvendige kontrol og gensidige accept af certifikater.
- (3) På luftfartssikkerhedsområdet kan konsekvenserne af Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen for certifikater og godkendelser imødegås af mange af de berørte parter, ved at de træffer en række forskellige foranstaltninger. Disse foranstaltninger omfatter overførsel til en civil luftfartsmyndighed i de 27 medlemsstater eller anmodning inden udtrædelsesdatoen om et certifikat, der udstedes af Den Europæiske

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁷ 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 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 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet"), og som først får virkning på nævnte dato og dermed er betinget af, at Det Forenede Kongerige er blevet et tredjeland.

- (4) I modsætning til andre områder af EU-lovgivningen er der dog nogle særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt at fremskaffe et certifikat fra en anden medlemsstat eller agenturet, eftersom Det Forenede Kongerige med virkning fra udtrædelsesdatoen for områder under dets jurisdiktion kommer til at varetage rollen som "konstruktionsstat" i henhold til konventionen angående international civil luftfart. Det Forenede Kongerige kan på sin side først udstede certifikater i kraft af sin nye rolle, når det har påtaget sig denne rolle, dvs. når EU-retten ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige efter dets udtræden af Unionen
- (5) Der bør derfor oprettes en midlertidig mekanisme med det formål at forlænge gyldigheden af visse luftfartssikkerhedscertifikater, således at de berørte operatører og agenturet har tilstrækkelig tid til at udstede de nødvendige certifikater i henhold til artikel 68 i forordning (EU) 2018/1139, idet der tages højde for Det Forenede Kongeriges status som et tredjeland.
- (6) Varigheden af en sådan forlængelse af certifikaternes gyldighed bør begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at tage hensyn til Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionens luftfartssikkerhedssystem.
- (7) For om nødvendigt at give ekstra tid til, at der kan udstedes certifikater i henhold til artikel 68 i forordning (EU) 2018/1139 til de berørte operatører, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på yderligere at forlænge gyldighedsperioden for de certifikater, der er omhandlet i afdeling I i bilaget til nærværende forordning. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (8) I modsætning til situationen på de fleste andre områder af EU-lovgivningen om varer har ugyldigheden af certifikater ikke konsekvenser for markedsføringen, men for den faktiske anvendelse i Unionen af luftfartsmateriel, -dele og -apparat, for eksempel når der monteres dele og apparatur på et EU-luftfartøj, der opererer i Unionen. En sådan anvendelse af luftfartøjsmateriel i Unionen bør ikke berøres af Det Forenede Kongeriges udtræden.
- (9) I Unionens luftfartssikkerhedssystem er uddannelse af piloter og mekanikere strengt reguleret og uddannelsesmodulerne harmoniseret. Personer, der deltager i et uddannelsesmodul i én medlemsstat, kan dog ikke altid skifte til en anden medlemsstat. Denne særlige situation bør der tages højde for i Unionens beredskabsforanstaltninger.
- (10) Bestemmelserne i nærværende forordning bør træde i kraft så hurtigt som muligt og i princippet finde anvendelse med virkning fra dagen efter den dag, hvor traktaterne ophører med at finde anvendelse på og i Det Forenede Kongerige, medmindre en udtrædelsesaftale indgået med Det Forenede Kongerige er trådt i kraft senest på nævnte dato. For at give mulighed for, at de nødvendige administrative procedurer kan

gennemføres hurtigst muligt, bør visse bestemmelser imidlertid finde anvendelse fra denne forordnings ikrafttræden —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes der med henblik på Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands (herefter "Det Forenede Kongerige") udtræden af Den Europæiske Union særlige bestemmelser for visse luftfartssikkerhedscertifikater, der er udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008⁸ eller forordning (EU) 2018/1139 til fysiske og juridiske personer med hjemsted i Det Forenede Kongerige, og for visse situationer i forbindelse med uddannelse inden for luftfart.
2. Denne forordning finder anvendelse på de certifikater, der er opført i bilaget hertil, og som er gyldige på dagen før datoen for denne forordnings anvendelse og udstedt af enhver af følgende:
 - (a) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") til fysiske eller juridiske personer, der har deres hjemsted i Det Forenede Kongerige, jf. bilagets afdeling 1
 - (b) fysiske eller juridiske personer, der er certificeret af Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder, jf. bilagets afdeling 2.
3. Foruden de certifikater, der er nævnt i stk. 2, finder denne forordning anvendelse på de teoretiske uddannelsesmoduler, der er omhandlet i artikel 5.

Artikel 2

Definitioner

Med henblik på anvendelsen af denne forordning finder de relevante definitioner i forordning (EU) 2018/1139 og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil og i henhold til forordning (EU) nr. 216/2008, anvendelse.

Artikel 3

Certifikater som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra a)

De certifikater, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra a), forbliver gyldige i 9 måneder fra datoen for denne forordnings anvendelse.

Hvis der er behov for ekstra tid til at udstede certifikater i henhold til artikel 68 i forordning (EU) 2018/1139 til de berørte operatører, kan Kommissionen ved hjælp af delegerede retsakter forlænge den gyldighedsperiode, der er omhandlet i denne artikels stk. 1.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

Artikel 4

Certifikater som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra b)

De certifikater, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra b), vedrørende anvendelsen af materiel, dele og apparatur, forbliver gyldige med henblik på, at de fortsat kan anvendes i eller som luftfartøjer.

Artikel 5

Overførsel af teoretiske uddannelsesmoduler

Uanset Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011⁹ og Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014¹⁰ tager de kompetente myndigheder i medlemsstaterne eller agenturet, alt efter tilfældet, hensyn til de eksaminer, der er taget i uddannelsesorganisationer underlagt Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheders tilsyn inden den anvendelsesdato, der er nævnt i artikel 10, stk. 2, andet afsnit, i nærværende forordning, som om de var taget i en uddannelsesorganisation, der er underlagt en medlemsstats kompetente myndigheders tilsyn.

Artikel 6

Regler og forpligtelser vedrørende certifikater omfattet af artikel 3 og 4

1. De certifikater, der er omfattet af denne forordnings artikel 3 og 4, er underlagt de regler, der gælder for dem i henhold til forordning (EU) 2018/1139 og de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold dertil eller i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008. Agenturet har de beføjelser, det har fået tillagt i henhold til forordning (EU) 2018/1139 og til de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold dertil, eller i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008, for så vidt angår enheder, der har deres hjemsted i et tredjeland.
2. Indehavere af de i artikel 3 og 4 omhandlede certifikater forelægger på agentures anmodning kopier af alle auditrapporter, anmærkninger og korrigerende handlingsplaner, der er relevante for certifikatet, og som er forelagt i de tre år, der går forud for anmodningen. Hvis disse dokumenter ikke forelægges inden for de frister, som agenturet har fastsat i sin anmodning, kan agenturet inddrage de fordele, der er opnået i henhold til artikel 3 eller 4, alt efter hvad der er relevant.

⁹ 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).

¹⁰ 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).

3. Indehavere af de certifikater, der er omhandlet i denne forordnings artikel 3 og 4, underretter straks agenturet herom, hvis myndighederne i Det Forenede Kongerige træffer foranstaltninger, som er i strid med deres forpligtelser i henhold til forordning (EU) 2018/1139.

Artikel 7

Den kompetente myndighed

Med henblik på denne forordning og på tilsynet med indehavere af de certifikater, der er omhandlet i denne forordnings artikel 1, stk. 2, fungerer agenturet som kompetent myndighed for tredjelandes enheder, jf. forordning (EU) 2018/1139 og de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold dertil eller i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikel 8

Anvendelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 319/2014

Kommissionens forordning (EU) nr. 319/2014¹¹ om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs gebyrer og afgifter finder anvendelse på fysiske og juridiske personer, der er indehavere af et certifikat som omhandlet i nærværende forordnings artikel 1, stk. 2, på samme betingelser som dem, der gælder for indehavere af tilsvarende certifikater, der er udstedt til fysiske eller juridiske personer i et tredjeland.

Artikel 9

Acceptable måder for overensstemmelse med kravene og vejledende materiale

Agenturet kan udstede acceptable måder for overensstemmelse med kravene og vejledende materiale med henblik på anvendelsen af denne forordning, jf. artikel 76, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139.

Artikel 10

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra dagen efter den dato, hvor traktaterne ophører med at finde anvendelse på og i Det Forenede Kongerige i henhold til artikel 50, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union.

Artikel 5 anvendes dog fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.

¹¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 319/2014 af 27. marts 2014 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs gebyrer og afgifter og om ophævelse af forordning (EF) nr. 593/2007 (EUT L 95 af 28.3.2014, s. 58).

3. Denne forordning finder ikke anvendelse, hvis en udtrædelsesaftale med Det Forenede Kongerige i henhold til artikel 50, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Union er trådt i kraft senest på den dato, der er nævnt i stk. 2, første afsnit.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand