

Bruksela, 21 grudnia 2018 r.
(OR. en)

15795/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0434(COD)

AVIATION 176
PREP-BXT 66

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	20 grudnia 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 894 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 894 final.

Załącznik: COM(2018) 894 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.12.2018
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do wystąpienia
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że jeżeli umowa o wystąpieniu¹ nie zostanie ratyfikowana, prawo pierwotne i wtórne Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. („data wystąpienia”). Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy „państwem trzecim”.

Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii bez umowy będzie miało wpływ w szczególności na ważność certyfikatów i licencji wydanych przez Zjednoczone Królestwo na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139² oraz aktów wykonawczych i delegowanych przyjętych na podstawie tego rozporządzenia lub rozporządzenia (WE) nr 216/2008³.

W komunikacie Komisji pt. „Przygotowania do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej w dniu 30 marca 2019 r.: „Plan działania awaryjnego”⁴ określono środki awaryjne, które Komisja planuje wprowadzić w przypadku, gdyby umowa o wystąpieniu nie weszła w życie z datą wystąpienia. W komunikacie tym Komisja podkreśliła, że nie rozwiąże problemu braku środków gotowości wśród zainteresowanych stron lub opóźnień w ich wdrażaniu.

W dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego w większości przypadków wpływ wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej na ważność certyfikatów i zatwierdzeń może zostać zneutralizowany przez zainteresowane strony za pomocą różnych środków, w tym przez „przeniesienie się” do urzędu lotnictwa cywilnego UE-27 lub złożenie już teraz wniosku o certyfikat dla państwa trzeciego wydawany przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) ze skutkiem od daty wystąpienia („wcześniejsze złożenie wniosku”).

W przeciwieństwie jednak do innych obszarów prawa unijnego istnieją przypadki, w których osoby fizyczne i prawne nie są w stanie złagodzić zakłóceń w UE-27. W związku z tym w wyżej wymienionym komunikacie Komisji zapowiedziano, że Komisja zaproponuje środki zapewniające ciągłość ważności certyfikatów niektórych wyrobów lotniczych, części, wyposażenia i przedsiębiorstw.

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

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91, Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁴ COM(2018) 880 final z 13.11.2018.

Jeżeli chodzi o niektóre wyroby lotnicze („certyfikaty typu”) i przedsiębiorstwa („zatwierdzenia organizacji”), Zjednoczone Królestwo wznawia, w odniesieniu do swojej jurysdykcji od daty wystąpienia, rolę „państwa projektu” zgodnie z konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. W ramach tej nowej roli Zjednoczone Królestwo może wydawać certyfikaty, jeżeli spełnia wymogi określone w konwencji. Obowiązki te są obecnie wykonywane przez Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, w którym Zjednoczone Królestwo uczestniczy ze względu na swoje członkostwo w UE.

Konieczne jest zatem zapewnienie mechanizmu kontrolowanej zmiany, który zapewniłby zainteresowanym operatorom i agencji wystarczającą ilość czasu na wydanie niezbędnych certyfikatów na podstawie art. 68 rozporządzenia (UE) 2018/1139, z uwzględnieniem statusu Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego.

Taki przedłużony okres ważności powinien być ograniczony w czasie do tego, co jest absolutnie niezbędne do obsługi wyjścia Zjednoczonego Królestwa z systemu bezpieczeństwa lotniczego UE.

Ponadto, w przeciwieństwie do większości innych dziedzin prawa unijnego dotyczącego towarów, unieważnienie certyfikatów ma wpływ nie na wprowadzanie na rynek, lecz na faktyczne użytkowanie wyrobów lotniczych, części i wyposażenia w UE, np. w przypadku instalowania części i wyposażenia na statku powietrznym UE-27. Jeżeli chodzi o wyroby, części i wyposażenie, przepisy prawa lotniczego różnią się od unijnego dorobku prawnego w innych dziedzinach, w których najważniejszą rolę odgrywa koncepcja wprowadzania do obrotu. W ramach dotyczących bezpieczeństwa lotniczego odnośne rozporządzenie określa bezpośrednio, czy można używać danej części, wyrobu lub wyposażenia, nie odnosząc się do wprowadzania do obrotu. System bezpieczeństwa lotniczego UE umożliwia niezawodny i ścisły nadzór nad takimi wyrobami, częściami i wyposażeniem. W związku z tym za korzystne uznaje się wykorzystanie istniejących ram również jako podstawy proponowanego rozporządzenia w celu zapewnienia zgodności z zasadami bezpieczeństwa lotniczego.

Dotyczy to jedynie bardzo ograniczonej liczby certyfikatów, takich jak:

- certyfikaty wydane przez producentów („organizacje produkujące”) przed datą wystąpienia, poświadczające zgodność nowo wytworzonych wyrobów (innych niż statki powietrzne), części i wyposażenia, co pozwala na dalsze stosowanie tych wyrobów, części i wyposażenia w i na statkach powietrznych (pkt 21.A.163 lit. c) załącznika I do rozporządzenia 748/2012);
- certyfikaty wydane przez przedsiębiorstwa obsługi technicznej („organizacje obsługi technicznej”) przed datą wystąpienia, poświadczające zgodność wyrobów (w tym statków powietrznych), części i wyposażenia, które zostały przez nie poddane obsłudze technicznej (pkt 145.A.75 lit. e) załącznika II do rozporządzenia nr 1321/2014);
- *Idem* w odniesieniu do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (pkt. M.A.615 lit. d) załącznika I do rozporządzenia 1321/2014);
- *Idem* w odniesieniu do części i wyposażenia zainstalowanych na statku powietrznym innym niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym (pkt. M.A.615 lit. d) załącznika I do rozporządzenia 1321/2014);

- certyfikaty wydane przez przedsiębiorstwa obsługi technicznej („organizacje obsługi technicznej”) przed datą wystąpienia, poświadczające zakończenie przeglądu zdadności do lotu lekkich statków powietrznych w ramach kategorii tzw. „europejskiego lekkiego statku powietrznego 1” („ELA 1”, np. niektóre szybowce lub lekkie statki powietrzne z napędem) (pkt 145.A.75 lit. f) załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014);
- certyfikaty wydane przed datą wystąpienia przez przedsiębiorstwa nadzorujące zgodność statku powietrznego („organizacje zarządzania ciągłą zdadnością do lotu”), poświadczające „zdadność do lotu” statku powietrznego (pkt M.A.711 lit. a) ppkt. 4 i M.A.711 lit. b) ppkt. 1 załącznika I do rozporządzenia 1321/2014).

Ponadto treść niektórych szkoleń i odbywające się w ramach tych szkoleń egzaminy, które uwzględniono we wniosku, są regulowane w sposób szczegółowy na mocy prawa Unii i obejmują standardowe moduły, które w normalnych warunkach należy ukończyć w jednym państwie członkowskim, przed przeniesieniem pod jurysdykcję innego państwa członkowskiego.

Proponowane przepisy nie obniżą wymogów dotyczących bezpieczeństwa ani efektywności środowiskowej lotnictwa w Unii. Wniosek umożliwi producentom z państw UE-27 kontynuowanie produkcji, a operatorom – dalsze eksploatowanie takich wyrobów zgodnie z obowiązującymi wymogami prawnymi Unii. W przeciwnym przypadku zakłócenie tej działalności spowodowałoby poważne problemy społeczne i gospodarcze. Pomagając organizacjom w przestrzeganiu prawa UE, inicjatywa zapewni również ochronę konsumentów i obywateli.

W dniu 13 grudnia 2018 r. Rada Europejska (art. 50) ponowiła apel o intensyfikację prac służących przygotowaniu się, na wszystkich szczeblach, na następstwa wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, z uwzględnieniem wszelkich możliwych wersji rozwoju wydarzeń. Niniejszy akt prawny stanowi część pakietu środków, które Komisja przyjmuje w odpowiedzi na ten apel.

• **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowane rozporządzenie ma stanowić *lex specialis* i odnosić się do niektórych skutków wynikających z faktu, że przepisy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie, a także na podstawie rozporządzenia (UE) nr 216/2008, nie będą miały zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Rozporządzenie ma mieć zatem zastosowanie tylko w zakresie niezbędnym do zapewnienia kontrolowanego przejścia na rynek lotniczy UE-27. Proponowane warunki ograniczają się do tego, co jest niezbędne w tym zakresie, tak aby uniknąć niewspółmiernych zakłóceń. Ponadto będą one miały zastosowanie przez ograniczony czas. Poza tym obowiązywać będą nadal ogólne przepisy aktów wymienionych powyżej. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni spójny z obowiązującym prawodawstwem, a w szczególności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139.

• **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek dotyczy bezpieczeństwa lotniczego i uzupełnia rozporządzenie (UE) 2018/1139 na wypadek szczególnej sytuacji wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej bez umowy o wystąpieniu.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną jest art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Ponieważ wniosek stanowi uzupełnienie obowiązującego prawa Unii, a jego celem jest ułatwienie prawidłowego stosowania tego prawa po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii, jego cel można osiągnąć jedynie poprzez działanie na poziomie Unii.

- **Proporcjonalność**

Rozporządzenie, którego dotyczy wniosek, uznaje się za proporcjonalne, ponieważ umożliwia ono uniknięcie niewspółmiernych zakłóceń poprzez zapewnienie ograniczonej i niezbędnej zmiany prawnej, która obejmuje konieczność kontrolowanego przejścia na rynek lotniczy UE-27. Nie wykracza ono poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu, ani nie wprowadza żadnych szerszych zmian ani środków stałych.

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek zawiera ograniczony zestaw przepisów dotyczących bardzo specyficznej i jednorazowej sytuacji. W związku z tym uważa się, że nie należy zmieniać rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub aktów wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie, ani rozporządzenia (WE) nr 216/2008, lecz ustanowić odrębny akt prawny na określony okres czasu. Zwykle przepisy dotyczące certyfikatów i licencji, których dotyczy wniosek, są objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia. Biorąc pod uwagę powyższą okoliczność oraz pilny charakter sprawy, należy uznać, że wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady jest jedyną odpowiednią formą aktu prawnego.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy, z uwagi na wyjątkowy i jednorazowy charakter zdarzenia, z powodu którego konieczny był niniejszy wniosek.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Szczególne okoliczności dotyczące negocjacji w sprawie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii i stale zmieniająca się sytuacja poważnie ograniczyły możliwości publicznej konsultacji w sprawie niniejszego wniosku. Różne zainteresowane strony z sektora lotnictwa i przedstawiciele państw członkowskich wielokrotnie poruszali jednak kwestię problemów wynikających z wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE oraz ich możliwych rozwiązań.

Wspólnym wątkiem opinii przedstawionych przez różne zainteresowane strony była potrzeba interwencji regulacyjnej w określonych obszarach, w których zainteresowane strony nie są w stanie przyjąć własnych środków awaryjnych w celu złagodzenia szkodliwego wpływu ewentualnego braku umowy o wystąpieniu. W szczególności przedsiębiorstwa zajmujące się

produkcją, obsługą techniczną i eksploatacją statków powietrznych podkreślały fakt, że ich działalność w UE-27 może zostać przerwana, jeżeli Zjednoczone Królestwo wystąpi z Unii bez żadnych ustaleń. Głównym problemem wydaje się być prawdopodobny odstęp czasowy między wystąpieniem z UE bez umowy a normalizacją sytuacji na gruncie prawa Unii poprzez przyznanie brytyjskim przedsiębiorstwom certyfikatów dla przedsiębiorstw z państw trzecich lub poprzez przeniesienie produkcji do jurysdykcji UE-27. W tym okresie prawie wszystkie certyfikaty straciłyby ważność. Wiele zainteresowanych stron podkreślało fakt, że na świecie istnieje jedynie ograniczona liczba producentów wielu komponentów wykorzystywanych w statkach powietrznych (np. opon lub silników dla dużych statków powietrznych użytkowanych przez linie lotnicze). Stosowane obecnie w operacjach i procesach produkcyjnych podejście „dokładnie na czas” oznacza, że kontynuowanie operacji nie będzie możliwe, jeżeli odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa stracą ważność.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Informacje te poddano wewnętrznej analizie prawnej i technicznej oraz analizie i weryfikacji przez ekspertów technicznych Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), aby zapewnić, że proponowany środek pozwoli zrealizować zamierzony cel, ograniczając interwencję do niezbędnego minimum.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków nie jest konieczna ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i ograniczone potrzeby czasu, w którym wdrożona zostanie zmiana statusu Zjednoczonego Królestwa. Nie istnieją inne warianty strategiczne, które zasadniczo różniłyby się od proponowanej opcji.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma wpływu na stosowanie ani na ochronę praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy ze względu na krótkoterminowy charakter proponowanego środka.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do wystąpienia
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, tj. od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Głównym celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139⁷ jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotniczego w Unii. W tym celu ustanowiono system certyfikatów odnoszących się do

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91, (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

różnego rodzaju działalności z zakresu lotnictwa; pozwala on osiągnąć wymagany poziom bezpieczeństwa oraz umożliwić niezbędną weryfikację i wzajemne akceptowanie wydanych certyfikatów.

- (3) W dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego wiele zainteresowanych stron może, za pomocą różnych środków, zneutralizować wpływ wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii na certyfikaty i zatwierdzenia. Środki te obejmują przeniesienie się do organu lotnictwa cywilnego 27 państw członkowskich lub złożenie przed datą wystąpienia wniosku o wydanie przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) certyfikatu, który stanie się skuteczny dopiero w dniu wystąpienia i w związku z tym będzie uwarunkowany uzyskaniem przez Zjednoczone Królestwo statusu państwa trzeciego.
- (4) W przeciwieństwie do innych obszarów prawa unijnego istnieją jednak szczególne przypadki, w których uzyskanie certyfikatu od innego państwa członkowskiego lub agencji nie będzie możliwe, ponieważ od daty wystąpienia Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do swojej jurysdykcji ponownie przyjmie rolę „państwa projektu” zgodnie z konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Z kolei Zjednoczone Królestwo może w tej nowej roli wydawać certyfikaty dopiero po przyjęciu tej roli, czyli od chwili, gdy prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa po jego wycofaniu się z Unii.
- (5) W związku z tym konieczne jest ustanowienie tymczasowego mechanizmu w celu przedłużenia ważności niektórych certyfikatów bezpieczeństwa lotniczego, aby zapewnić zainteresowanym operatorom i agencji wystarczającą ilość czasu na wydanie niezbędnych certyfikatów na podstawie art. 68 rozporządzenia (UE) 2018/1139, z uwzględnieniem statusu Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego.
- (6) Czas trwania takiego przedłużenia ważności certyfikatów powinien być ograniczony do niezbędnego minimum pozwalającego sprostać wyjściu Zjednoczonego Królestwa z unijnego systemu bezpieczeństwa lotniczego.
- (7) Aby w stosownych przypadkach zapewnić dodatkowy czas na wydanie zainteresowanym operatorom certyfikatów na podstawie art. 68 rozporządzenia (UE) 1139/2018, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu przedłużenia okresu ważności certyfikatów, o których mowa w sekcji I załącznika do niniejszego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (8) Ponadto, w przeciwieństwie do większości innych dziedzin prawa unijnego dotyczącego towarów, unieważnienie certyfikatów ma wpływ nie na wprowadzenie na rynek, lecz na faktyczne użytkowanie wyrobów lotniczych, części i wyposażenia w Unii, np. w przypadku instalowania części i wyposażenia na unijnym statku

powietrznym eksploatowanym w Unii. Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa nie powinno mieć wpływu na takie użytkowanie wyrobów lotniczych w Unii.

- (9) Szkolenie pilotów i mechaników w zakresie systemu bezpieczeństwa lotniczego w Unii jest ściśle uregulowane, a moduły szkoleniowe są zharmonizowane. Osoby biorące udział w module szkoleniowym w jednym państwie członkowskim nie zawsze mogą zmienić państwo członkowskie. W unijnych środkach awaryjnych należy uwzględnić tę szczególną sytuację.
- (10) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i mieć zastosowanie zasadniczo od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, chyba że zawarta ze Zjednoczonym Królestwem umowa o wystąpieniu wejdzie w życie przed tą datą. Aby umożliwić jak najszybsze przeprowadzenie niezbędnych procedur administracyjnych, niektóre przepisy powinny mieć jednak zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy szczegółowe w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) z Unii Europejskiej w odniesieniu do niektórych certyfikatów bezpieczeństwa lotniczego wydawanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008⁸ lub rozporządzenia (UE) 2018/1139 osobom fizycznym i prawnym, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, oraz w odniesieniu do niektórych sytuacji dotyczących szkoleń lotniczych.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do certyfikatów wymienionych w załączniku do niniejszego rozporządzenia, które obowiązują w dniu poprzedzającym datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia i które zostały wydane przez dowolny z poniższych podmiotów:
 - a) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) – osobom fizycznym lub prawnym, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, jak określono w załączniku sekcja 1;
 - b) osoby fizyczne lub prawne certyfikowane przez właściwe organy Zjednoczonego Królestwa, jak określono w załączniku sekcja 2.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

3. Oprócz certyfikatów wymienionych w ust. 2 niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do modułów szkolenia teoretycznego, o których mowa w art. 5.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się odpowiednie definicje z rozporządzenia (UE) 2018/1139, aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz z rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 3

Certyfikaty określone w art. 1 ust. 2 lit. a)

Certyfikaty określone w art. 1 ust. 2 lit. a) zachowują ważność przez 9 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

W przypadku gdy na wydanie zainteresowanym operatorom certyfikatów na podstawie art. 68 rozporządzenia (UE) nr 1139/2018 potrzeba więcej czasu, Komisja może – w drodze aktów delegowanych – przedłużyć okres ważności, o którym mowa w niniejszym artykule akapit pierwszy.

Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 4

Certyfikaty określone w art. 1 ust. 2 lit. b)

Certyfikaty, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), dotyczące użytkowania wyrobów, części i wyposażenia zachowują ważność w celu umożliwienia ich dalszego użytkowania w lub na statku powietrznym.

Artykuł 5

Przenoszenie modułów szkolenia teoretycznego

Na zasadzie odstępstwa od rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011⁹ i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014¹⁰ właściwe organy państw członkowskich lub agencja, w zależności od przypadku, uwzględniają egzaminy przeprowadzone przez organizacje szkoleniowe podlegające nadzorowi właściwego organu Zjednoczonego Królestwa przed datą rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 10 ust. 2 akapit drugi niniejszego rozporządzenia, w taki sposób, jakby zostały przeprowadzone przez organizację szkoleniową pod nadzorem właściwego organu państwa członkowskiego.

Artykuł 6

Zasady i obowiązki dotyczące certyfikatów regulowanych przepisami art. 3 i 4

1. Certyfikaty regulowane przepisami art. 3 lub 4 niniejszego rozporządzenia podlegają przepisom mającym do nich zastosowanie zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz z aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na podstawie tego rozporządzenia lub rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Agencja posiada uprawnienia ustanowione w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie oraz na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w odniesieniu do podmiotów, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim.
2. Na wniosek agencji posiadacze certyfikatów, o których mowa w art. 3 i 4, dostarczają kopie wszystkich sprawozdań z audytu, ustaleń i planów działań naprawczych dotyczących danego certyfikatu, wydanych w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek. W przypadku gdy takie dokumenty nie zostaną dostarczone w terminie określonym przez agencję w jej wniosku, agencja może cofnąć korzyść uzyskaną na podstawie art. 3 lub 4, w zależności od przypadku.
3. Posiadacze certyfikatów, o których mowa w art. 3 lub 4 niniejszego rozporządzenia, niezwłocznie informują agencję o wszelkich działaniach podejmowanych przez organy Zjednoczonego Królestwa, które mogą kolidować z ich obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia lub z rozporządzenia (UE) 2018/1139.

⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1.

¹⁰ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1.

Artykuł 7

Właściwy organ

Do celów niniejszego rozporządzenia i w celu sprawowania nadzoru nad posiadaczami certyfikatów, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, agencja pełni rolę właściwego organu przewidzianego dla podmiotów z państw trzecich na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie lub na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 8

Stosowanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 319/2012

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 319/2014¹¹ w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego stosuje się do osób prawnych i fizycznych posiadających certyfikaty, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, na tych samych warunkach co do posiadaczy odpowiednich certyfikatów wydanych osobom prawnym lub fizycznym z państw trzecich.

Artykuł 9

Akceptowalne sposoby spełniania wymagań oraz materiały zawierające wytyczne

Zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 agencja może publikować opisy akceptowalnych sposobów spełniania wymagań oraz materiały zawierające wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie na podstawie art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.

Art. 5 stosuje się jednak od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

¹¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 319/2014 z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 593/2007. Dz.U. L 95 z 28.3.2014, s. 58.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej wejdzie w życie w terminie, o którym mowa w ust. 2 akapit pierwszy.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący