

Bryssel den 21 december 2018
(OR. en)

15795/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0434 (COD)**

**AVIATION 176
PREP-BXT 66**

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	20 december 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 894 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om vissa aspekter på luftfartssäkerhet med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 894 final.

Bilaga: COM(2018) 894 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.12.2018
COM(2018) 894 final

2018/0434 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om vissa aspekter på luftfartssäkerhet med anledning av Förenade konungariket
Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Förenade kungariket anmälde den 29 mars 2017 sin avsikt att utträda ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Detta innebär att om avtalet om utträde¹ inte ratificeras, så kommer unionens primär- och sekundärrätt att upphöra att vara tillämplig på Förenade kungariket den 30 mars 2019 (nedan kallad *utträdesdagen*) Förenade kungariket kommer då att bli ett tredjeland.

Förenade kungarikets utträde ur unionen utan ett avtal påverkar framförallt giltigheten hos certifikat och licenser från Förenade kungariket som utfärdats i enlighet med förordning (EU) 2018/1139² samt de genomförandeakter och delegerade akter som antagits genom den förordningen eller förordning (EG) nr 216/2008³.

I kommissionens meddelande ”Förberedelser inför Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen den 30 mars 2019: en beredskapsplan”⁴ fastställs de beredskapsåtgärder kommissionen avser att vidta om inget utträdesavtal träder i kraft på utträdesdagen. I meddelandet understryker kommissionen att den inte kommer att kompensera bristande beredskapsåtgärder från berörda parter sida, eller förseningar av åtgärdernas genomförande.

På luftfartssäkerhetsområdet kan i de flesta fall följderna på certifikat och godkännanden av Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen kompenseras av berörda parter genom olika åtgärder, till exempel en övergång till en civil luftfartsmyndighet för EU-27, eller, redan nu, genom en ansökan om ett tredjelandscertifikat utfärdat av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) som börjar gälla på utträdesdagen (nedan kallad *tidig ansökan*).

Till skillnad från andra områden av unionslagstiftningen finns det dock vissa tillfällen där det inte är möjligt för fysiska eller juridiska personer att lindra störningar i EU-27. I det ovannämnda meddelandet från kommissionen tillkännagavs därför att kommissionen avsåg att föreslå åtgärder för att säkerställa fortsatt giltighet för certifikat för vissa luftfartsprodukter, delar, anordningar och företag.

I fråga om vissa luftfartsprodukter (typcertifikat) och företag (organisationsgodkännanden) återupptar Förenade kungariket inom sin jurisdiktion och från och med utträdesdagen sin roll som konstruktionsstat i enlighet med konventionen angående internationell civil luftfart. För att kunna utfärda certifikat i sin nya roll måste Förenade kungariket uppfylla kraven i den konventionen. Det ansvaret bärs för närvarande av byrån i vars arbete Förenade kungariket deltar genom sitt EU-medlemskap.

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

² 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 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.

⁴ COM(2018) 880 final, 13.11.2018.

En kontrollerad ändringsmekanism är därför nödvändig, eftersom den ger berörda operatörer och byrån tillräckligt med tid så att nödvändiga certifikat kan utfärdas i enlighet med artikel 68 i förordning (EU) 2018/1139, med beaktande av Förenade kungarikets status som tredjeland.

En sådan utsträckt giltighet bör tidsbegränsas till vad som är strikt nödvändigt för att ta hänsyn till Förenade kungarikets utträde ur EU:s system för luftfartssäkerhet.

Till skillnad från på de flesta andra områden av EU-varulagstiftning påverkar certifikatens ogiltighet inte utsläppandet på marknaden utan den faktiska användningen av luftfartsprodukter, delar och anordningar i EU, exempelvis vid installation av delar och anordningar på ett EU27-luftfartyg. I fråga om produkter, delar och anordningar regleras luftfartsregelverket annorlunda i jämförelse med många andra områden inom unionslagstiftningen där begreppet utsläppande på marknaden är av central betydelse. I regelverket för luftfartssäkerhet fastställs direkt om en del, produkt eller anordning kan användas, oavsett om den släppts ut på marknaden eller inte. EU:s system för luftfartssäkerhet gör att tillsyn av sådana produkter, delar och anordningar sker på ett pålitligt och entydigt sätt. Det anses således vara fördelaktigt att använda dagens regelverk även som underlag för den föreslagna förordningen för att uppnå överensstämmelse med principerna om luftfartssäkerhet.

Detta berör enbart ett mycket litet antal certifikat, dvs.

- certifikat som utfärdats av tillverkare (nedan kallade *produktorganisationer*) före utträdesdagen och som certifierar överensstämmelse hos nyligen tillverkade produkter (andra än luftfartyg), delar och anordningar, och som följaktligen tillåter fortsatt användning i och på luftfartyg (punkt 21.A.163 c i bilaga I till förordning 748/2012),
- certifikat som utfärdats av underhållsföretag (nedan kallade *underhållsorganisationer*) före utträdesdagen och som certifierar överensstämmelse hos produkter (inklusive luftfartyg), delar och anordningar som underhållits av sådana företag (punkt 145.A.75 e i bilaga II till förordning 1321/2014),
- certifikat för andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg (punkt M.A.615 d i bilaga I till förordning 1321/2014),
- certifikat för delar och anordningar installerade på andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg (punkt M.A.615 d i bilaga I till förordning 1321/2014),
- certifikat som utfärdats av underhållsorganisationer före utträdesdagen som intygar att det skett en granskning av luftvärdigheten hos lätta luftfartyg i kategorin European Light Aircraft 1 (ELA 1, till exempel vissa segelflygplan eller motordrivna lätta luftfartyg) (punkt 145.A.75f i bilaga II till förordning 1321/2014),
- certifikat som utfärdats av företag som övervakar ett luftfartygs efterlevnad (organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten) före utträdesdagen som intygar luftvärdigheten hos ett luftfartyg (punkterna M.A.711a.4 och M.A.711b.1 i bilaga I till förordning 1321/2014).

Slutligen regleras innehållet i och examensprov för vissa utbildningar som omfattas av förslaget i detalj i unionslagstiftningen och består av standardiserade moduler, som i normalfallet bör genomföras i en medlemsstat, innan överföring till en annan medlemsstat är möjlig.

De föreslagna bestämmelserna kommer inte att leda till sänkta krav i fråga om luftfartens säkerhet eller miljöpåverkan i unionen. Genom förslaget tillåts tillverkare inom EU-27 fortsätta tillverka produkter och operatörer att använda dem, i överensstämmelse med tillämpliga krav i unionslagstiftningen. Om tillverkningen och användningen skulle avbrytas, skulle det orsaka allvarliga samhälleliga och ekonomiska problem. Genom att man säkerställer att organisationerna efterlever EU-lagstiftningen, säkerställer förslaget även att konsumenter och medborgare skyddas.

Den 13 december 2018 upprepade Europeiska rådet (artikel 50) sin uppmaning att intensifiera förberedelseåtgärderna på alla nivåer mot bakgrund av konsekvenserna av Förenade kungarikets utträde ur unionen. I detta sammanhang skulle alla möjliga scenarier beaktas. Denna akt ingår i ett åtgärds paket som kommissionen antar som svar på denna uppmaning.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Denna föreslagna förordning är avsedd som lex specialis som är tänkt att ta itu med några av konsekvenserna av det faktum att reglerna i förordning (EU) 2018/1139 och de genomförandeakter och delegerade akter som antas enligt den samt förordning (EU) 216/2008 inte längre kommer att tillämpas på Förenade kungariket, utan bara i den utsträckning som är nödvändig för att säkerställa en kontrollerad övergång till en luftfartsmarknad bestående av EU-27. De föreslagna villkoren begränsas till vad som är nödvändigt i det avseendet så att orimliga störningar undviks. De ska också tillämpas under en begränsad tidsperiod. De allmänna bestämmelserna i de akterna kommer i övriga fall att fortsätta gälla. Detta förslag är fullständigt överensstämmande med befintlig lagstiftning, framförallt förordning (EU) 2018/1139.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget rör luftfartssäkerhet och kompletterar förordning (EU) 2018/1139 för att framförallt ta itu med den situation som uppstår om Förenade kungariket skulle lämna unionen utan ett utträdesavtal.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

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

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Eftersom förslaget kompletterar befintlig unionslagstiftning, med bestämmelser som underlättar deras korrekta tillämpning efter Förenade kungarikets utträde ur unionen, kan dess mål bara uppnås genom en akt på unionsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses vara proportionerlig eftersom den kan undvika orimliga störningar genom att ge en begränsad och nödvändig ändring av lagstiftningen, vilket täcker behovet av en kontrollerad övergång till en luftfarmsmarknad med 27 EU-länder. Den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet och den innehåller inga större förändringar eller permanenta åtgärder.

- **Val av instrument**

Förslaget innehåller en begränsad uppsättning bestämmelser och tar itu med en specifik situation av engångskaraktär. Det anses därför fördelaktigast att inte ändra förordning (EU) 2018/1139 och/eller de genomförandeakter och delegerade akter som antagits enligt den och enligt förordning (EG) nr 216/2008, utan att i stället anta en separat akt för en begränsad tidsperiod. De normala bestämmelser som gäller de berörda certifikaten och licenserna omfattas både av förordning (EU) 2018/1139 och dess tillämpningsregler. Med beaktande av både detta och av ärendets brådskande karaktär, verkar en Europaparlamentets och rådets förordning vara enda möjliga typ av rättsakt.

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

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Inte tillämpligt beroende på den exceptionella situationen av engångskaraktär som tvingar fram detta förslag.

- **Samråd med berörda parter**

De särskilda omständigheter som präglar förhandlingarna om Förenade kungarikets utträde ur unionen och den ständigt föränderliga situationen gjorde att möjligheten till offentliga samråd kraftigt begränsades. Flera berörda parter från luftfarmsbranschen och representanter för medlemsstaterna har dock pekat på de problem och möjliga lösningar på dem som Förenade kungarikets utträde ur EU medför.

Ett genomgående tema i de berörda parternas svar var att det finns ett behov av lagstiftning på specifika områden där parterna inte kan vidta beredskapsåtgärder för att lindra de skadliga effekterna av en eventuell avsaknad av ett utträdesavtal. Framförallt underströk företag som tillverkar, underhåller eller bedriver verksamhet med luftfartyg att deras verksamhet i EU-27 skulle kunna stoppas om Förenade kungariket lämnar unionen utan utträdesavtal. Det största problemet tycks vara ett eventuellt tidsspänn mellan ett utträde utan avtal och en normal situation enligt unionslagstiftningen genom att man antingen beviljar brittiska företag tredjelandscertifikat eller lägger om produktionen till jurisdiktioner inom EU-27. Under detta tidsspänn skulle nästan alla certifikat bli ogiltiga. Många berörda parter underströk det faktum att det i världen bara finns ett begränsat antal tillverkare i fråga om många av de delar som används i luftfartyg (t.ex. däck eller motorer för större luftfartyg). Eftersom mycket av dagens verksamheter och tillverkning bedrivs enligt principen just-in-time, kommer det att vara omöjligt att fortsätta verksamheten om berörda säkerhetscertifikat blir ogiltiga.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Som komplement till kommissionens egen juridiska och tekniska analys har denna information ytterligare analyserats och verifierats med tekniska experter från byrån för att

säkerställa att de föreslagna åtgärderna uppnår sitt syfte och samtidigt begränsas till vad som är strikt nödvändigt.

- **Konsekvensbedömning**

Ingen konsekvensbedömning är nödvändig beroende på situationens exceptionella art och de begränsade behoven under den period då Förenade kungarikets status ändras. Det finns inga politiska alternativ med större skillnader förutom det som föreslås.

- **Grundläggande rättigheter**

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

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Inte tillämpligt beroende på den föreslagna åtgärdens kortsiktiga karaktär.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om vissa aspekter på luftfartssäkerhet med anledning av Förenade kungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen

(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 yttrande⁵,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁶,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Förenade kungariket anmälde den 29 mars 2017 sin avsikt att utträda ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Fördragen kommer att upphöra att vara tillämpliga på Förenade kungariket från och med den dag då avtalet om utträde träder i kraft eller, om det inte finns något sådant avtal, två år efter anmälan, dvs. från och med den 30 mars 2019, om inte Europeiska rådet i samförstånd med Förenade kungariket med enhällighet beslutar att förlänga denna tidsfrist.
- (2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139⁷ syftar i första hand till att fastställa och upprätthålla en hög och enhetlig nivå på luftfartssäkerheten i unionen. Därför har det inrättats ett certifikatsystem för olika verksamheter inom luftfarten för att uppnå de krävda säkerhetsnivåerna och möjliggöra nödvändiga verifieringar och ömsesidigt godkännande av utfärdade certifikat.
- (3) På området luftfartssäkerhet kan många berörda parter kompensera följderna för certifikat och godkännanden på grund av Förenade kungarikets utträde ur unionen genom olika åtgärder. Åtgärderna består till exempel av att flytta till en civil luftfartsmyndighet i EU-27, eller att före utträdesdagen ansöka om ett certifikat utfärdat av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*), som börjar

⁵ EUT C [...], [...], s. [...].

⁶ EUT C [...], [...], s. [...].

⁷ 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.

gälla först på utträdesdagen och alltså är villkorat av att Förenade kungariket blivit ett tredjeland.

- (4) Till skillnad från andra områden av unionslagstiftningen finns det dock vissa tillfällen där det inte är möjligt att erhålla ett certifikat från en annan medlemsstat eller byrån, eftersom Förenade kungariket från och med utträdesdagen inom sin jurisdiktion återupptar sin roll som konstruktionsstat i enlighet med konventionen angående internationell civil luftfart. Förenade kungariket kan i sin tur utfärda certifikat när landet återupptagit sin nya roll, dvs. när unionslagstiftningen upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket efter dess utträde ur unionen.
- (5) Det är därför nödvändigt att inrätta en tillfällig mekanism för att förlänga giltigheten hos vissa certifikat i fråga om vissa luftfartssäkerhetscertifikat så att berörda operatörer och byrån ges tillräckligt med tid för att utfärda nödvändiga certifikat i enlighet med artikel 68 i förordning (EU) 2018/1139, med beaktande av Förenade kungarikets status som tredjeland.
- (6) En sådan utsträckt giltighet för certifikaten bör tidsbegränsas till vad som är strikt nödvändigt för att ta hänsyn till Förenade kungarikets utträde ur unionens system för luftfartssäkerhet.
- (7) För att tillåta den extra tid som kan behövas för att certifikaten enligt artikel 68 i förordning (EU) 1139/2018 ska kunna utfärdas till berörda operatörer, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen, för att ytterligare förlänga giltighetsperioden för de certifikat som avses i avsnitt I till bilagan den här förordningen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (8) Till skillnad från på de flesta andra områden av EU-varulagstiftning påverkar certifikatens ogiltighet inte utsläppandet på marknaden utan den faktiska användningen av luftfartsprodukter, delar och anordningar i unionen, exempelvis vid installation av delar och anordningar på ett unionsluftfartyg som används i unionen. Sådan användning av luftfartsprodukter i unionen torde inte påverkas av Förenade kungarikets utträde.
- (9) I unionen är utbildningen av piloter och mekaniker i fråga om luftfartssäkerhet strängt reglerad och utbildningsmodulerna är harmoniserade. Personer som deltar i en utbildningsmodul i en stat kan inte alltid ändra till en annan medlemsstat. Denna speciella situation bör beaktas i fråga om unionens beredskapsåtgärder.
- (10) Bestämmelserna i denna förordning bör träda i kraft så snart som möjligt och i princip tillämpas från och med dagen efter den dag då fördragen upphör att tillämpas på och i Förenade kungariket, såvida inte ett utträdesavtal med Förenade kungariket redan har trätt i kraft vid den tidpunkten. För att de nödvändiga administrativa förfarandena ska kunna genomföras så snart som möjligt bör dock vissa bestämmelser börja tillämpas från och med ikraftträdandet av denna förordning.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs specifika bestämmelser, mot bakgrund av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands (nedan kallat *Förenade kungariket*) utträde ur Europeiska unionen, för vissa luftfartssäkerhetscertifikat som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008⁸ eller förordning (EU) 2010/1139 till fysiska eller juridiska personer som har sin huvudsakliga verksamhetsort i Förenade kungariket och för vissa situationer kopplade till utbildning på luftfartsområdet.
2. Denna förordning ska tillämpas på certifikat som förtecknas i bilagan till denna förordning och som är giltiga på dagen före denna förordnings tillämpning och som utfärdats av någon av följande:
 - (a) Byrån till fysiska eller juridiska personer som har sin huvudsakliga verksamhetsort i Förenade kungariket så som anges i avsnitt 1 i bilagan.
 - (b) Fysiska eller juridiska personer som certifierats av behöriga myndigheter i Förenade kungariket så som anges i avsnitt 2 i bilagan.
3. Förutom i fråga om de certifikat som förtecknas i punkt 2, ska denna förordning tillämpas på de teoretiska utbildningsmoduler som avses i artikel 5.

Artikel 2

Definitioner

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

Artikel 3

Certifikat som avses i artikel 1.2 a

De certifikat som avses i artikel 1.2 a ska fortsätta vara giltiga för en period av nio månader från och med dagen för tillämpning av denna förordning.

Om det behövs extra tid för att certifikaten enligt artikel 68 i förordning (EU) 1139/2018 ska kunna utfärdas till berörda operatörer, får kommissionen förlänga den giltighetsperiod som avses i första stycket i denna artikel genom delegerade akter.

Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.

⁸ 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.

Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

Artikel 4

Certifikat som avses i artikel 1.2 b

De certifikat som avses i artikel 1.2 b som rör användningen av produkter, delar och anordningar ska fortsätta vara giltiga så att de kan användas i eller som luftfartyg.

Artikel 5

Överföring av teoretiska utbildningsmoduler

Genom undantag från kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011⁹ och kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014¹⁰, ska medlemsstaternas behöriga myndigheter eller byrån, allt efter omständigheterna, beakta de examinationer som genomförts i utbildningsorganisationer som den brittiska behöriga myndigheten utövar tillsyn över före det tillämpningsdatum som avses i artikel 10.2 andra stycket i denna förordning, som om de genomförts i en utbildningsorganisation som en behörig myndighet i en medlemsstat utövar tillsyn över.

Artikel 6

Regler och skyldigheter i fråga om certifikat som regleras av artiklarna 3 och 4

1. Certifikat som regleras av artiklarna 3 och 4 i denna förordning lyder under de regler som gäller för dem i enlighet med förordning (EU) 2018/1139 och de genomförandeakter och delegerade akter som antagits genom den förordningen eller förordning (EG) nr 216/2008. Byrån ska ha de befogenheter som fastställs i förordning (EU) 2018/1139 och i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits genom den förordningen eller förordning (EG) nr 216/2008 i fråga om organ som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i ett tredjeland.
2. På byråns begäran ska innehavarna av de certifikat som avses i artiklarna 3 och 4 lämna in kopior av alla revisionsrapporter, resultat och planer för korrigerande åtgärder som är relevanta för certifikatet, och som utfärdats under tre år före begäran. Om dessa dokument inte lämnats in inom de tidsramar byrån angett i sin begäran, kan den dra tillbaka de förmåner som erhållits i enlighet med artikel 3 eller 4, beroende på vad som är tillämpligt.
3. Innehavare av certifikat som avses i artikel 3 eller 4 i denna förordning ska utan dröjsmål informera byrån om alla åtgärder från Förenade kungarikets sida som kan stå i konflikt med landets skyldigheter enligt denna förordning eller förordning (EU) 2018/1139.

⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, EUT L 311, 25.11.2011, s. 1.

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter, EUT L 362, 17.12.2014, s. 1.

Artikel 7

Behörig myndighet

Vid tillämpningen av denna förordning och för tillsynen av de innehavare av de certifikat som avses i artikel 1.2 i denna förordning, ska byrån agera som den behöriga myndighet som avses för organ i tredjeland enligt förordning (EU) 2018/1139 och de genomförandeakter och delegerade akter som antagits genom den förordningen eller förordning (EG) nr 216/2008.

Artikel 8

Tillämpning av kommissionens förordning (EU) nr 319/2012

Kommissionens förordning (EU) nr 319/2014¹¹ om de certifikatavgifter och tjänsteavgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet ska tillämpas på juridiska och fysiska personer som innehar sådana certifikat som avses i artikel 1.2 i denna förordning på samma villkor som gäller för innehavare av motsvarande certifikat utfärdade till juridiska eller fysiska personer i tredjeland.

Artikel 9

Godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material

Byrån får utfärda godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material för tillämpningen av denna förordning i enlighet med artikel 76.3 i förordning (EU) 2018/1139.

Artikel 10

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med dagen efter den dag då fördragen upphör att tillämpas på och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 50.3 i fördraget om Europeiska unionen.

Artikel 5 ska dock tillämpas från och med dagen för ikraftträdandet av denna förordning.

3. Denna förordning ska inte tillämpas om ett utträdesavtal med Förenade kungariket i enlighet med artikel 50.2 i fördraget om Europeiska unionen har trätt i kraft den dag som avses i punkt 2 första stycket.

¹¹ Kommissionens förordning (EU) nr 319/2014 av den 27 mars 2014 om de certifikatavgifter och tjänsteavgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, och om upphävande av förordning (EG) nr 593/2007, EUT L 95, 28.3.2014, s. 58

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