



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. szeptember 12.
(OR. en)

12906/23

AVIATION 155

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. szeptember 12.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 524 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének, valamint a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló (EU) 2018/1139 rendeletnek az értékeléséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 524 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 524 final



Brüsszel, 2023.9.12.
COM(2023) 524 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének, valamint a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló (EU) 2018/1139 rendeletnek az értékeléséről

ÖSSZEFOGLALÓ

Az Európai Bizottság elvégezte egyrészt az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (EASA), másrészt a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló (EU) 2018/1139 rendeletnek az értékelését⁽¹⁾. Az értékelés azt vizsgálta, hogy a rendelet mennyire eredményes a célkitűzései elérésében, mennyire hatékony, releváns választ ad-e az érdekelt felek igényeire, mennyire van összhangban az egyéb uniós jogszabályokkal és szakpolitikai intézkedésekkel, és milyen általános uniós hozzáadott értékkel bír. Az értékelés azt is vizsgálta, hogy az EASA milyen eredményeket ért el céljai, megbízatása és feladatai teljesítése tekintetében. Ezt a jelentést a Bizottság az (EU) 2018/1139 rendelet 124. cikke alapján a Parlamentnek és a Tanácsnak nyújtja be. A jelentés bemutatja ezen értékelés megállapításait, kiemelve azt, hogy mind az EASA, mind a rendelet milyen eredményeket ért el az Unióban egységesen magas szintű polgárireptés-biztonság létrehozására és fenntartására irányuló átfogó célkitűzés megvalósítása terén. A jelentés meghatározza azokat a területeket is, ahol van még mit javítani – ilyen például az EASA tevékenységeinek megfelelő finanszírozása. Az e jelentésben ismertetett megállapításokat egy külön bizottsági szolgálati munkadokumentum⁽²⁾ tovább részletezi, és azokat a Bizottság által az EASA és a rendelet értékelése céljából megrendelt tanulmányban⁽³⁾ összegyűjtött adatok támasztják alá.

1. BEVEZETÉS

A polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról szóló (EU) 2018/1139 rendelet 2018. szeptember 1-jétől alkalmazandó. Mivel a biztonság előfeltétele a légi közlekedési ágazat versenyképességének, **a rendelet fő célja a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének megteremtése és fenntartása az Unióban**. A rendelet célja többek között, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó területeken elősegítse az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását, egyenlő versenyfeltételeket biztosítson valamennyi szereplő számára a légi közlekedés belső piacán, hozzájáruljon a környezetvédelem egységesen magas szintjéhez, valamint világszerte előmozdítsa az Unió álláspontját a polgári légi közlekedésre

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

⁽²⁾ SWD(2023) 298.

⁽³⁾ Tanulmány az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) által céljai elérése, valamint megbízatása és feladatai teljesítése tekintetében elért teljesítményére vonatkozó értékelés támogatásáról az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározottak szerint – Zárójelentés, 2023

vonatkozó előírások és szabályok tekintetében, a harmadik országokkal és nemzetközi szervezetekkel való megfelelő együttműködés kialakítása révén.

A rendelet célkitűzéseit többek között a polgári légi közlekedés valamennyi kulcsfontosságú területére – így a légialkalmasságra, a járatüzemeltetésre, a személyzetre, a repülőterekre és a léginavigációs szolgálatokra – kiterjedő követelmények kidolgozásával, elfogadásával és egységes alkalmazásával valósítják meg. A rendelet hatálya kiterjed az új technológiákra is, különösen a drónokra (pilóta nélküli légi jármű-rendszerek).

A rendelet célkitűzései elsősorban az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (EASA) segítségével valósulnak meg, amely számos feladatot lát el.

Ami a földrajzi hatályt illeti, a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban. A rendelet Svájcban, Norvégiában, Izlandon és Liechtensteinben is alkalmazandó, amelyek az ezen országokkal aláírt uniós megállapodások értelmében tagjai az EASA-nak⁽⁴⁾.

Az EASA-t eredetileg 2002-ben hozták létre, és 2003-ban kezdte meg működését⁵. Azóta a 216/2008/EK rendelet és az 1108/2009/EK rendelet⁽⁶⁾ kibővítette az Unió hatáskörét és az EASA feladatait. Az EASA székhelye Kölnben található, és rendelkezik irodával Brüsszelben, Washingtonban, Pekingben, Szingapúrban és Panamavárosban.

A rendelet a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 216/2008/EK rendelet⁽⁷⁾ helyébe lép. A 216/2008/EK rendelet felülvizsgálatát támogató 2015. évi hatásvizsgálatában⁽⁸⁾ a Bizottság rámutatott az **akkor hatályos jogi keret alábbi fő problémáira**:

- az akkor hatályos szabályozási rendszer nem biztos, hogy közép- és hosszú távon képes lett volna a biztonsági kockázatok azonosítására és csökkentésére,
- az akkor hatályos szabályozási rendszer nem volt arányos, mivel túlzott terhekkel járt, különösen a kisebb üzemeltetők számára,

⁽⁴⁾ Az Európai Gazdasági Térségről szól megállapodás (EGT-megállapodás) és a Svájjal kötött kétoldalú megállapodás.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1592/2002/EK rendelete (2002. július 15.) a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=celex:32002R1592>

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1108/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

⁽⁸⁾ SWD(2015) 262 final, 2015. december 7.

- az akkor hatályos szabályozási rendszer nem reagált kellőképpen a piaci fejleményekre, valamint
- a tagállamok között különbségek voltak az erőforrások terén, ami potenciális biztonsági kockázatokat eredményezett, és hozzájárult a tagállamok közötti bizalmatlansághoz.

E problémák kezelése érdekében a 2015. évi hatásvizsgálat az alábbi **egyedi célkitűzéseket** határozta meg a **felülvizsgált rendelet** számára:

- a szükségtelen követelmények megszüntetése és annak biztosítása, hogy a szabályozási keret arányos legyen a légi közlekedési tevékenységek különböző típusaihoz kapcsolódó kockázatokkal,
- az új technológiák és a piaci fejlemények hatékony integrálásának és eredményes felügyeletének biztosítása,
- az Unió és tagállamai közötti együttműködésen alapuló repülésbiztonságmenedzsment-folyamat létrehozása a polgári légi közlekedést érintő kockázatok közös azonosítása és csökkentése érdekében,
- a szabályozási rendszer hiányosságainak megszüntetése és koherenciájának biztosítása, például a környezetvédelmi politikákkal, valamint
- a tagállamok és az Ügynökség közötti erőforrás-összevonás és -megosztás hatékonyan működő rendszerének létrehozása.

A rendelet előírja, hogy a Bizottságnak legkésőbb 2023. szeptember 12-ig értékelnie kell a rendeletet, valamint azt, hogy az Ügynökség milyen eredményeket ért el a céljai elérése, valamint megbízatása és feladatai teljesítése tekintetében. A rendelet azt is előírja a Bizottság számára, hogy továbbítsa az értékelés megállapításait az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Következésképpen ez a jelentés először bemutatja a Bizottság által az értékelés elvégzéséhez használt módszertant, majd bemutatja az értékelés főbb megállapításait és következtetéseit.

2. AZ ÉRTÉKELÉS MÓDJA

A Bizottság az értékelést a **minőségi jogalkotásra vonatkozó bizottsági iránymutatással összhangban** végezte el. Az értékelés azt vizsgálta, hogy a rendelet mennyire **eredményes** a célkitűzései elérésében, mennyire **hatékony, releváns** választ ad-e az érdekelt felek igényeire, mennyire van **összhangban** az egyéb uniós jogszabályokkal és szakpolitikai intézkedésekkel, és milyen általános **uniós hozzáadott értékkel** bír. Azt is vizsgálta, hogy az **EASA milyen eredményeket ért el céljai, megbízatása és feladatai teljesítése tekintetében**. Az értékelés a 2018 augusztusa és 2022 decembere közötti időszakra terjed ki. Gyakran azonban csak a

2021 végéig tartó időszakra vonatkozóan álltak rendelkezésre teljes körű adatok. Az értékelés egy külső tanulmányra támaszkodott⁽⁹⁾.

Az értékelés kiterjedt másodelemzés keretében gyűjtött **minőségi és mennyiségi bizonyítékokon** alapul. További bizonyítékokat gyűjtöttek interjúk és kérdőívek révén az érdekelt felek különböző csoportjai (légitársaságok, repülőterek, repüléstechnikai termékek gyártói, nemzeti szabályozó hatóságok, uniós szintű intézmények és ügynökségek) körében. Ezen túlmenően két célzott munkaértekezletet szerveztek az ágazat és a nemzeti légiközlekedési hatóságok részvételével, amelyek célja az érdekelt felek véleményének összegyűjtése volt.

Bár minden erőfeszítést megtettek annak érdekében, hogy elegendő bizonyítékot gyűjtsenek a rendelet értékeléséhez, nem lehetett minden aspektust értékelni, mivel nem állt rendelkezésre elegendő adat. Ennek oka részben az volt, hogy a rendelet előírja, hogy a Bizottságnak további részletes szabályokat kell elfogadnia a rendelet hatálya alá tartozó egyes új területeken. Míg egyes esetekben, például a drónok kérdésében ez a munka meglehetősen előrehaladott, más területeken, például a földi kiszolgálás vagy a földi ATM/ANS-berendezések tanúsítása terén a munka csak most kezdődött meg. Ezért lehetetlen volt értékelni, hogy a rendelet elérte-e valamennyi kitűzött célját.

Emellett a rendelet meglehetősen korlátozott változtatásokat vezetett be az elődjéhez képest, ezért az érdekelt feleknek nehézséget okozott a rendelettel kapcsolatos megfelelési költségek elkülönítése a már meglévő követelményekből eredő megfelelési költségektől. Következésképpen a hatékonysági elemzés nem tökéletes becsléseket alkalmazott az ilyen megfelelési költségekre vonatkozóan.

Emellett az értékelési időszak nagyrészt atipikus volt a Covid19-világjárvány légi közlekedésre gyakorolt hatása miatt, mind maga a világjárvány alatt, mind azt követő, ma is tartó helyreállítási időszakban. A Covid19-világjárvány miatt 2020-ban és 2021-ben jelentősen csökkentek az utasbevételek. A repülőterek 2020-ban jelentős veszteségekről számoltak be, a repülőterek adóssága pedig nőtt. A légi forgalom visszaesése azzal párosult, hogy a léginavigációs szolgáltatók csak korlátozott mértékben tudták csökkenteni kiadásait. A léginavigációs szolgáltatóknak vagy saját forrásaik felhasználásával, vagy a tulajdonosaik (nagyrészt a tagállamok) által nyújtott kölcsönök vagy tőkeinjekciók segítségével kellett kezelniük a bevételkiesést. A légi közlekedési ágazatban a foglalkoztatási ráták is csökkentek a Covid19-világjárvány miatt.

Emellett a Covid19-világjárvány közvetlenül érintette az Ügynökség azon képességét, hogy végrehajtsa a rendeletet, különösen annak új rendelkezéseit. A Covid19-világjárvány tehát nagy kihívásokat jelentett az értékelés elkészítése során, többek között az adatok hiányos rendelkezésre állása és az azok értelmezésével kapcsolatos nehézségek miatt.

⁽⁹⁾ A Ramboll és mások által 2022–2023-ban készített külső tanulmányt ezzel az értékeléssel együtt teszik közzé.

A jövőbeli értékelésekhez szükséges adatok jobb rendelkezésre állásának biztosítása érdekében a Bizottság felülvizsgálta a 2015. évi hatásvizsgálatban szereplő monitoring- és értékelési rendszert, és módosításokat javasolt arra vonatkozóan. A módosított rendszer figyelembe veszi a közelmúltbeli fejleményeket és azokat a további adattípusokat, amelyek a 2015. évi hatásvizsgálat közzététele óta váltak elérhetővé. Az EASA évente fogja összegyűjteni a vonatkozó adatpontokat, ami minden bizonnyal elősegíti majd a következő értékelés eredményességét és hatékonyságát.

Tekintettel a légi közlekedés biztonságára vonatkozó átfogó uniós jogi keret összetettségére (amelyet főként a rendelet alapján elfogadott számos végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktus tartalmaz), ez az értékelés magának a rendeletnek a szerepére és hatására összpontosít. Nem tartalmazza ezért a végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálya alá tartozó különböző technikai területekre vonatkozó szabályok részletes értékelését.

3. AZ ÉRTÉKELÉS MEGÁLLAPÍTÁSAI

Ami a szabályozási tevékenységeket illeti, az EASA teljesítményalapú megközelítést kíván biztosítani, amikor követelményeket és eljárásokat javasol. A szabályozási folyamat „inkluzív” jellege (azaz az ágazat és az illetékes nemzeti hatóságok igényeinek és előnyben részesített megközelítéseinek kiegyensúlyozása) azonban **egyes esetekben előíró szabályok kidolgozásához vezet**. További erőfeszítéseket kell tenni a jogi előírások és a nem kötelező erejű és rugalmasabb intézkedések – például a megfelelés elfogadható módjai és az útmutató dokumentumok – közötti egyensúly megteremtése érdekében.

Az EASA légi közlekedési kockázatok azonosításával és csökkentésével kapcsolatos egyes feladatait a SES2+-ra vonatkozó bizottsági jogalkotási javaslat⁽¹⁰⁾ tartalmazza. Ezen, biztonsággal kapcsolatos fontos fejlesztések közé tartozik a teljesítmény-ellenőrzés javítása az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgálati szerve és az EASA közötti kölcsönös bizalom megerősítése révén, a hálózati irányító növekvő szerepe (a környezeti hatás csökkentésére irányuló ösztönzők létrehozása), valamint a pilóta nélküli légi közlekedési műveletekre vonatkozó közös információs szolgáltatás nyújtására vonatkozó új szabályok. A SES2+-szal kapcsolatos jogalkotási folyamat azonban még folyamatban van.

Ami az EASA biztonsági teljesítményét illeti, a pozitív eredmények főként annak köszönhetőek, hogy az EASA régóta eredményesen működik a szabályozás, a tanúsítás és a szabványosítás terén, nem pedig a rendelet konkrét hatásának.

A jelentéstételi időszakban a légi közlekedési ágazat három súlyos válsággal szembesült (a Covid19-világjárvány, az Egyesült Királyság EU-ból való kilépése és Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborúja), amelyekre az EASA eredményesen és hatékonyan tudott reagálni.

⁽¹⁰⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_en

Általánosságban elmondható, hogy **az EASA teljesítménye a szabályozási, tanúsítási és szabványosítási tevékenységek terén nagyrészt pozitív**. A Covid19-világjárvány azonban hatással volt az EASA tevékenységeire, mivel arra kényszerítette, hogy ezekre az új kihívásokra összpontosítson, és ezzel elvonta a figyelmét a szokásos munkájától.

Úgy véljük, hogy a rendelet növelte az érdekelt felek költségeit (elsősorban az új követelmények, valamint a végrehajtási és felhatalmazáson alapuló rendeletek miatt). Ennek ellenére az érdekelt felek úgy látták, hogy a rendelet előnyökkel is járt, mivel nagyobb biztonságot biztosít. Az érdekelt felek eltérően vélekedtek a költségek arányosságáról és a rendelet előnyeiről.

Az EASA tanácsadó szerveinek konzultációi eredményesebbé váltak. **Az együttműködésen alapuló hatékonyabb megközelítés jelentős javulást eredményezett az EASA tanácsadói struktúrájának működésében**, valamint az EASA és az illetékes nemzeti hatóságok közötti kapcsolatokban.

A rendelet **összességében eredményesnek bizonyult célkitűzéseinek elérésében**. Az értékelés megállapításainak korlátai ellenére határozott jelek utalnak arra, hogy az EASA és a rendelet hozzájárult az európai integrációhoz a légi közlekedés területén, ami jelentős előnyökkel járt a biztonság, a hatékonyság, a környezet és a légi közlekedési ágazatbeli egyenlő versenyfeltételek szempontjából.

Annak ellenére, hogy néhány azonosított területen van még mit javítani (pl. a légi közlekedés biztonságának valamennyi területén következetes harmonizációra van szükség), az uniós légi közlekedésben érdekelt felek nagyon jónak tartják az Unióban a légi közlekedés biztonságának általános minőségét. Az EASA ellátta a rendeletben meghatározott alapvető feladatait: azaz a terméktanúsítási, szabályozási és szabványosítási tevékenységeit általában véve eredményesnek tartják néhány kisebb fenntartással (pl. a szabályozási folyamat túl hosszú a technológiai fejlődés gyors üteméhez képest). Emellett az EASA az erőforrások 2018 óta fennálló tartós szűkössége ellenére is eredményes maradt, részben azért, mert már korán jelentős szakértelemmel bíró személyzetet tudott felvenni magas beosztásba, biztosítva ezzel a szaktudást és a hatékonyságot.

Ezenkívül az EASA eredményességét a külső sokkhatásokra és a politikai nyomásra adott válaszban betöltött szerepe is bizonyítja: széles körben pozitív visszajelzések érkeztek azzal kapcsolatban, hogy az EASA milyen szerepet játszott az Egyesült Királyság Unióból való kilépése során, valamint a Covid19-világjárvány idején és a világjárványt követő időszakban a biztonságos repülési műveletek biztosításában, illetve az Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborújára való reagálásban.

Bár a rendelet nagyon széles körű szerepet biztosít az EASA-nak a végrehajtás támogatásában, a meglévő erőforrások szűkössége korlátozza az EASA-t abban, hogy teljes mértékben ellássa ezeket a feladatokat. Ezért az EASA jövőbeli munkaterhét alaposan át kell gondolni, figyelembe véve korlátozott erőforrásait. **A rendelet nem rangsorolja az EASA különböző tevékenységeit, és nem kapcsolja őket össze közvetlenül az EASA erőforrásaival**. Az Ügynökség innovációval és kutatással kapcsolatos feladatai terén például

meg kell teremteni az egyensúlyt az EASA aktuális, alapvető feladatainak irányítása és a jövőbeli területeken végzendő munka szükségessége között.

Az EASA és a rendelet bizonyítottan olyan harmonizált szabályozási keretet biztosít, amely hozzájárul a magas szintű biztonsághoz, és biztosítja, hogy valamennyi üzemben tartó ugyanazokat a normákat kövesse. Az EASA az uniós szabályozások szabványosításához is hozzájárult, aminek köszönhetően erősödött az együttműködés és a koordináció az illetékes nemzeti hatóságok között.

Mindazonáltal annak érdekében, hogy az EASA továbbra is hatékonyan tudjon reagálni a külső sokkhatásokra, és továbbra is teljes mértékben részt vehessen a szélesebb körű uniós szakpolitikai célkitűzésekben (pl. környezetvédelmi célkitűzésekben), **alapvető fontosságú, hogy az Ügynökség megfelelő emberi és pénzügyi erőforrásokkal rendelkezzen**, korlátozott erőforrásait bölcsen használja fel, és feladatait a prioritásokhoz igazítsa.

Az EASA által alkalmazott teljesítményalapú megközelítés elengedhetetlen a rendelet célkitűzéseinek eléréséhez. Azonban a jogbiztonság és a követelmények rugalmassága közötti egyensúly javítása – amit már a 2015. évi hatásvizsgálat is az akkor hatályos keret egyik megoldandó feladatának tartott – még nem valósult meg teljes mértékben.

Bár az érdekelt felek között (és magán az EASA-n belül is) széles körű egyetértés alakult ki arról, hogy teljesítményalapú és kevésbé előíró megközelítést kell alkalmazni, még mindig van némi ellenállás e megközelítéssel szemben. Míg a légi közlekedési ágazat érdekelt felei a teljesítményalapú/nem előíró jellegű szabályokat részesítik előnyben, a hatóságok általában az inkább előíró jellegű szabályokat preferálják, mivel azok nagyobb jogbiztonságot nyújtanak.

A szabályalkotási folyamat rugalmasabbá tétele növelné az EASA szabályozási hatékonyságát. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az EASA által kidolgozott útmutató dokumentumok segítenek biztosítani a rendeletek összehangolt végrehajtását.

Az érdekelt felekkel az EASA tanácsadó szerveiben folytatott konzultációk nagyrészt eredményesek, és az EASA kulcsfontosságú szerepet játszik a jogszerű eljárás tiszteletben tartásában, mivel valamennyi érdekelt féllel az eljárások *ad hoc* változtatása nélkül konzultál.

Az érdekelt felek visszajelzései rámutattak arra, hogy **az EASA tanácsadó szervein belüli kapcsolatok jelentősen javultak az évek során**, és a versengés helyett az együttműködésen alapuló megközelítés felé mozdultak el. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációs tevékenységek eredményességének további javítása érdekében az EASA 2022-ben elindította a tanácsadó szervek tevékenységeinek felülvizsgálatát, amelynek eredményeként további, konkrét témákra összpontosító csoportokat hoztak létre.

Az EASA, az illetékes nemzeti hatóságok és a légi közlekedési ágazat érdekelt felei általában elismerik az érdekelt felek korai szakaszban (azaz szabályalkotó csoportokon és más tematikus csoportokon keresztül történő) bevonásának fontosságát. Mindazonáltal **a tanácsadó szerveken kívüli érdekelt felekkel folytatott célzottabb konzultációk tovább javíthatják az EASA konzultációs mechanizmusának eredményességét.**

Ami a **hatékonyságot** illeti, az EASA összességében sikeresen használta fel a rendelkezésére bocsátott pénzügyi forrásokat. Másrészt azonban az EASA feladatköre kibővült (és továbbra is bővül), miközben az erőforrások nem mindig növekedtek ennek megfelelően. Ez megnehezítette az EASA számára a feladatai hosszabb távú teljesítését.

Az EASA az évek során a rendelkezésre álló éves pénzügyi források felhasználásával magas szinten tudta tartani a költségvetés végrehajtási arányát. A Covid19-világjárvány jelentős hatást gyakorolt az EASA tevékenységeire, valamint a díjakból és illetékekből származó bevételeire. Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborúja és az Egyesült Királyság Unióból való kilépése szintén hatással volt az EASA működési erőforrásaira, ami arra kényszerítette az EASA-t, hogy ezen új prioritásoknak megfelelően szervezze át magát, és személyzetét igazítsa az új légi közlekedési kihívásokhoz, valamint biztosítson nekik ezekkel kapcsolatos képzést.

A Covid19-világjárványtól függetlenül **az EASA-nak szembe kellett néznie az emberi erőforrások** (teljes munkaidős egyenérték, FTE) **folyamatos csökkenésével**, ami megnehezítette számára feladatainak ellátását. Bár a 2015. évi hatásvizsgálat becslése szerint a rendelet bevezetéséhez további FTE-kre lenne szükség, **az EASA-n belül valójában csökkent az FTE-k tényleges száma az értékelési időszak alatt**. Ez a csökkenés különösen figyelemre méltó, ha tekintetbe vesszük az EASA feladatainak bővülését.

Az EASA-nak nyújtott uniós támogatás nem tükrözi az újonnan felmerülő, előre nem látható igényeket. **Azt még meg kell vizsgálni, hogy az uniós hozzájárulás továbbra is elegendő-e az EASA feladatainak finanszírozásához.** Ezért az EASA-nak más forrásból kell finanszírozást szereznie ezekre a tevékenységekre (pl. más uniós finanszírozási programokból, többek között az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből). Az EASA újonnan felmerülő feladatai szükségessé teszik majd annak mélyreható elemzését, hogy képes-e hatékonyan teljesíteni azokat. **Az EASA-nak fel kell készülnie olyan váratlan eseményekre is, amelyek hatással lehetnek műveleteire és bevételeire.**

Bár az EASA bizonyította, hogy képes hatékonyan felhasználni éves költségvetését és tevékenységei révén bevételt termelni, egyre növekvő számú feladatai szükségessé teszik annak vizsgálatát, hogy rendelkezik-e a szükséges erőforrásokkal. Ez felveti a kérdést, hogy **az Unió számára előnyösebb lenne-e, ha az Ügynökséget teljes mértékben a felhasználói díjakból finanszíroznák.**

Az EASA hosszú távú pénzügyi szükségleteiről folytatott vita szorosan kapcsolódik **az EASA 2025–2027-es időszakra szóló költségvetéséről folyó vitához**, melynek kapcsán az EASA a költségvetésének kiegyensúlyozása terén jelentős kihívásokkal szembesül, többek között az infláció okozta költségnövekedés és az EASA informatikai infrastruktúrája frissítésének szükségessége miatt. Tekintettel a jelenlegi, 2021–2027-es többéves pénzügyi keret korlátaiból eredő rövid távú költségvetési korlátokra, az EASA-nak fontolóra kell vennie jelenlegi munkamódszereinek átszervezését és átstrukturálását.

Az uniós hozzájárulás kérdése mellett ebben az összefüggésben egy másik fontos elem **az EASA létszámtervének rugalmassága** a felhasználói díjakból és illetékekből finanszírozott

álláshelyek tekintetében. Jelenleg a létszámterv, amely a finanszírozási forrástól függetlenül meghatározza az EASA álláshelyeinek számát az egész szervezetben, akadályozza az EASA-t abban, hogy fenntartható díjbevételeket termeljen az új kérelmekből, valamint a díjakból finanszírozott uniós programokban vagy más szolgáltatásokban való részvételt (pl. a harmadik országbeli üzemben tartókkal vagy rendezvények szervezésével kapcsolatban), mivel az EASA nem vehet fel több alkalmazottat e feladatok ellátására. Egy rugalmasabb létszámterv megkönnyíthetné az olyan feladatokhoz szükséges szakemberek felvételét is, mint például a tanúsítás, a kutatási és innovációs projektek vagy a ReFuelEU légi közlekedési kezdeményezésről szóló, a közeljövőben elfogadásra kerülő rendelet értelmében az EASA-ra ruházott konkrét feladatok (pl. az üzemanyag-szabványok, a környezetvédelmi címkézés vagy a fenntartható üzemanyagokkal kapcsolatos jelentéstétel terén).

Az EASA létszámtervének ezért biztosítania kell a szükséges pénzügyi rugalmasságot.

Az érdekelt felek úgy látják, hogy a **rendelet az érdekelt felek többsége számára költségnövekedéshez vezet**, elsősorban az új követelmények, valamint a végrehajtási és felhatalmazáson alapuló rendeletek számának növekedése miatt. Ennek ellenére **az érdekelt felek szerint a rendelet előnyökkel is jár, mivel nagyobb biztonságot biztosít**. Bár az EASA felügyeleti költségeit nagyrészt indokoltnak találták, az érdekelt felek aggodalmukat fejezték ki amiatt, hogy egyes végrehajtási követelmények teljesítése nehézségekbe ütközik, különösen a kisebb országok és üzemeltetők esetében. A 2015. évi hatásvizsgálatban előirányzott egyszerűsítésre és tehercsökkentésre még nem került sor, azonban a rendelet által kínált eszközök jobb kihasználása közép- és hosszú távon csökkenteni fogja az érdekelt felek megfelelési és működési költségeit.

A meglévő keret hatékonyságának további növelése érdekében **több erőfeszítést kell tenni egy kevésbé előíró jellegű és inkább teljesítményalapú szabályozási keret kialakítása érdekében**. Emellett nagyobb **figyelmet kell fordítani a rendelet keretében kidolgozott új követelményeknek az érdekelt felekre gyakorolt költséghatására** (különös tekintettel a kis szervezetekre).

A rendelet összességében belsőleg és külsőleg is koherens. A rendelet csak néhány konkrét területen nincs teljes mértékben összhangban az egységes európai égbolt szabályozási keretével és egyes nemzetközi szabványokkal, nevezetesen a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által kidolgozott szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal. Ezért további erőfeszítésekre van szükség a légi közlekedésre vonatkozó uniós jogszabályok koherenciájának és a nemzetközi szinten elfogadott előírásokkal való jobb összehangolásuknak a biztosítása érdekében.

Az érdekelt felek összességében pozitív visszajelzéseket adtak a rendelet belső koherenciájáról. Néhány érdekelt fél azonban megjegyezte, hogy a tagállamok a végrehajtási szabályokat időnként eltérően értelmezik, és nem egyformán járnak el.

Ami az **uniós hozzáadott értéket** illeti, az EASA betölti szerepét a légi közlekedés biztonságára vonatkozó közös szabályok és szabványok alkalmazásának, valamint a

környezetvédelemmel, a kutatással és az innovációval kapcsolatos együttműködésnek a biztosításában, továbbá a nemzetközi együttműködésben.

A rendelet olyan előnyökkel jár, amelyeket nemzeti szinten vagy más nemzetközi szervezeteken keresztül nem lehetett volna elérni. A rendelet jobb, mint egy széttagoltabb rendszer, amely különböző szinteken eltérő szabályokat tartalmaz. Az uniós szintű szabályozási keret egyik fő előnye, hogy az egész Unióra kiterjedő közös követelményeket ír elő.

A rendelet a korábbi jogi kerethez képest is hozzáadott értéket képvisel, főként annak köszönhetően, hogy hatálya olyan fontos új területekre terjed ki, mint a pilóta nélküli légi járművek, a földi ATM-berendezések tanúsítása és a környezetvédelem.

Mindazonáltal **a polgári légi közlekedési ágazat igényei és követelményei folyamatosan fejlődnek, és az EASA-nak továbbra is alkalmazkodnia kell** ezekhez az igényekhez. A rendelet egyes új követelményeinek teljesítéséhez további végrehajtási szabályokra van szükség (pl. a földi kiszolgálás terén), és néhány más új területtel is foglalkozni kell a közeljövőben (mint pl. a magasabb légtérben végzett műveletek⁽¹⁾ vagy az ATM technológiai fejlődése).

Az EASA továbbra is fontos és meghatározó szerepet játszik a szabályok harmonizálásában, az Unió-szerte egyenlő versenyfeltételek biztosításában, valamint az európai légi közlekedés valamennyi szereplőjének és a nagyközönségnek a támogatásában.

Az EASA sikeresen alakított ki kapcsolatokat a nemzetközi légi közlekedési partnerekkel, többek között az ICAO keretében, ami a tanúsítási és felügyeleti tevékenységek kölcsönös elismerését eredményezte az Unió és harmadik országok között. Ez elősegítette az uniós légi közlekedési termékek és szolgáltatások nemzetközi elfogadottságát. Az EASA élen jár az innovatív technológiák – többek között a pilóta nélküli légijármű-rendszerek és az elektromos légi járművek – kifejlesztésében és bevezetésében. Azt is bizonyítja, hogy az Unió képes megőrizni nemzetközi versenyképességét.

A szabályok harmonizálására és a nemzetközi légi közlekedési partnerekkel való együttműködés fokozására irányuló erőfeszítései során az EASA-nak következetesen alkalmazkodnia kell a rendkívül összetett és gyorsan változó környezethez.

A rendeletet és az EASA-t egyaránt relevánsnak tekintik a légi közlekedési ágazat jelenlegi és jövőbeli szükségletei szempontjából. A rendelet releváns a légi közlekedés biztonságát befolyásoló olyan kulcsfontosságú, újonnan felmerülő igények kezelése szempontjából, mint az új technológiák, a digitalizáció és a mesterséges intelligencia.

⁽¹⁾ HAO, Higher Airspace Operations: olyan légtérben végzett műveletek, amelynek magassága jellemzően meghaladja azokat a tengerszint feletti magasságokat, ahol a légi szolgáltatások többségét jelenleg nyújtják (általában 550-es repülési szint). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa>

Aggályok merülnek fel azonban azzal kapcsolatban, hogy **az Ügynökség képes-e ellátni ezeket az új feladatokat anélkül, hogy ez negatív következményekkel járna a légi közlekedés biztonságával kapcsolatos alapvető feladataira nézve.** Fontos megvizsgálni, hogy az EASA rendelkezik-e elegendő erőforrással ahhoz, hogy el tudja látni bővülő feladatkörét.

Az innováció és a technológiai fejlődés hatással van arra az egyébként is összetett környezetre, amelyben az EASA teljesíti feladatait. A gépi tanulás és a mesterséges intelligencia használata számos új eszköz középpontjában áll. Ezek a fejlemények a légi közlekedés biztonságára is hatással lehetnek, ezért az EASA-nak körültekintően kell foglalkoznia velük. **Az EASA-nak rendelkeznie kell a szükséges műszaki szakértelemmel, megfelelő képzést kell biztosítani személyzetének, és továbbra is részt kell vennie a vonatkozó kutatási projektekben és innovációs programokban.**

Az EASA-nak folytatnia kell arra irányuló erőfeszítéseit, hogy felkészüljön a légi közlekedés kulcsfontosságú technológiai változásaira, például az újonnan felmerülő kockázatokra vagy tendenciákra, az új üzleti modellekre vagy a forradalmi technológiákra, és biztosítani kell, hogy személyzete készségei és kompetenciái, valamint rendszerei és folyamatai megfeleljenek ezeknek az új technológiai és innovációs igényeknek.

Az EASA-nak folytatnia kell annak feltérképezését, hogy miként lehet lépést tartani a legújabb technológiai innovációkkal, és megfelelően értékelni azok légi közlekedésre gyakorolt hatását. **A kutatási és innovációs programokban részt vevő más uniós ügynökségekkel és szervezetekkel való folyamatos együttműködést még jobban ki kell használni** az új termékekkel, technológiákkal, új művelettípusokkal és új üzleti modellekkel kapcsolatos ismeretek és adatok gazdagítása érdekében.

Támogatni kell a kialakulóban lévő technológiákkal kapcsolatos kutatási projekteket annak biztosítása érdekében, hogy az EASA és az illetékes nemzeti hatóságok készségei és kompetenciái naprakészek legyenek, és hogy az EASA hozzá tudjon járulni ezen új technológiák biztonságos és gyors piacra lépéséhez. **Az innovatív megoldások biztonságos környezetben (tesztkörnyezetben) való tesztelése számára előnyös lenne a nagyobb szabályozási rugalmasság.**

4. KÖVETKEZTETÉSEK

A rendelet összességében sikeres volt, és hozzájárult az uniós légi közlekedési ágazat biztonságos és hatékony egyenlő versenyfeltételeihez, valamint a légi közlekedés környezetvédelmi kérdéseinek kezeléséhez. Ez főként az EASA szabályozási és tanúsítási tevékenységeinek, valamint a külső sokkhatásokra adott időszzerű és hatékony válaszhataloknak köszönhető. Az évek során eredményesebbé váltak az érdekelt felekkel folytatott konzultációk az EASA, a légi közlekedési ágazat és az illetékes nemzeti

hatóságok között. Az EASA jórészt hatékonyan használta fel a rendelkezésére álló éves költségvetést.

Összességében **mind az EASA, mind a rendelet hozzájárult az európai integrációhoz a légi közlekedés területén**, ami általános előnyökkel járt a biztonság, a környezetvédelem, a hatékonyság és a légi közlekedési ágazatbeli egyenlő versenyfeltételek megteremtése szempontjából.