



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. rugsėjo 12 d.
(OR. en)

12906/23

AVIATION 155

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. rugsėjo 12 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 524 final
Dalykas:	KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI dėl Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros ir Reglamento (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, vertinimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 524 final.

Pridedama: COM(2023) 524 final



Briuselis, 2023 09 12
COM(2023) 524 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros ir Reglamento (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, vertinimo

SANTRAUKA

Europos Komisija atliko Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) ir Reglamento (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra⁽¹⁾, vertinimą. Atliekant vertinimą įvertintas reglamento veiksmingumas siekiant jo tikslų, efektyvumas, aktualumas reaguojant į suinteresuotųjų subjektų poreikius, suderinamumas su kitais ES teisės aktais ir politikos veiksmais ir jo bendra Europos pridėtinė vertė. Atliekant vertinimą taip pat įvertinti EASA veiklos rezultatai atsižvelgiant į jos tikslus, įgaliojimus ir užduotis. Ši ataskaita pateikiama Parlamentui ir Tarybai pagal Reglamento (ES) 2018/1139 124 straipsnį. Joje išdėstytos šio vertinimo išvados, pabrėžiant ir EASA laimėjimus, ir įgyvendinant reglamentą pasiektus rezultatus siekiant bendro tikslo – nustatyti ir išlaikyti vienodai aukštą civilinės aviacijos saugos lygį Sąjungoje. Ataskaitoje taip pat nurodoma, kuriose srityse ateityje reikia patobulinimų, pavyzdžiui, tinkamo EASA veiklos finansavimo. Šioje ataskaitoje pateiktos išvados toliau plėtojamos specialiaame Komisijos tarnybų darbiname dokumente⁽²⁾ ir pagrįstos duomenimis, surinktais atliekant tyrimą, kurį Komisija užsakė siekdama įvertinti EASA ir reglamentą⁽³⁾.

1. ĮVADAS

Reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, taikomas nuo 2018 m. rugsėjo 1 d. Kadangi sauga yra būtina konkurencingo aviacijos sektoriaus sąlyga, pagrindinis **reglamento tikslas – nustatyti ir išlaikyti vienodai aukštą civilinės aviacijos saugos lygį Sąjungoje**. Reglamentu taip pat siekiama, be kita ko, sudaryti palankesnes sąlygas laisvam prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimui šio reglamento taikymo srityse, sudaryti vienodas sąlygas visiems aviacijos vidaus rinkos dalyviams, prisidėti prie aukšto ir vienodo aplinkos apsaugos lygio, taip pat visame pasaulyje propaguoti Sąjungos požiūrį į civilinės aviacijos standartus ir civilinės aviacijos taisykles, užmezgant tinkamą bendradarbiavimą su trečiosiomis šalimis ir tarptautinėmis organizacijomis.

⁽¹⁾ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

⁽²⁾ SWD(2023) 298

⁽³⁾ Tyrimas, kuriuo grindžiamas Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) veiklos rezultatų, susijusių su Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytais jos tikslais, įgaliojimais ir užduotimis, vertinimas. Galutinė ataskaita, 2023 m.

Reglamento tikslų siekiama, be kita ko, rengiant, priimant ir vienodai taikant reikalavimus, apimančius visas pagrindines civilinės aviacijos sritis, įskaitant tinkamumą skraidyti, orlaivių naudojimą, orlaivių įgulą, aerodromus ir oro navigacijos paslaugas. Reglamentas taip pat taikomas naujoms technologijoms, visų pirma bepiločiams orlaiviams (bepiločių orlaivių sistemoms).

Reglamento tikslų daugiausia siekiama padedant Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (EASA), kuriai pavestos įvairios atsakomybės sritys.

Kalbant apie geografinę taikymo sritį, reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose ES valstybėse narėse. Jis taip pat taikomas Šveicarijoje, Norvegijoje, Islandijoje ir Lichtenšteine, kurios yra EASA narės pagal su tomis šalimis pasirašytus Sąjungos susitarimus ⁽⁴⁾.

EASA įsteigta 2002 m., o pradėjo veikti 2003 m. ⁽⁵⁾ Nuo to laiko Reglamentu (EB) Nr. 216/2008 ir Reglamentu (EB) Nr. 1108/2009 ⁽⁶⁾ išplėsta Sąjungos kompetencijos sritis ir EASA atsakomybė. EASA būstinė yra Kelne, jos biurai yra Briuselyje, Vašingtone, Pekine, Singapūre ir Panamos mieste.

Reglamentu pakeičiamas Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą ⁽⁷⁾. 2015 m. poveikio vertinime ⁽⁸⁾, kuriuo grindžiamas Reglamento (EB) Nr. 216/2008 persvarstymas, Komisija nustatė šias **pagrindines tuo metu galiojusios teisinės sistemos problemas**:

- tuometinė reglamentavimo sistema galėjo būti nepakankamai tinkama saugos rizikai vidutiniui ir ilguoju laikotarpiu nustatyti bei sumažinti;
- tuometinė reglamentavimo sistema nebuvo proporcinga, nes dėl jos atsirado pernelyg didelė našta, ypač smulkesniems vežėjams;
- pagal tuometinę reglamentavimo sistemą nebuvo pakankamai operatyviai reaguojama į pokyčius rinkoje ir
- dėl nevienodų valstybių narių išteklių galėjo kilti saugos rizika ir padidėti valstybių narių tarpusavio nepasitikėjimas.

⁽⁴⁾ Europos ekonominės erdvės (EEE) susitarimas ir dvišalis susitarimas su Šveicarija.

⁽⁵⁾ 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:32002R1592>

⁽⁶⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1108/2009, iš dalies keičiantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 nuostatas dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų bei panaikinantis Direktyvą 2006/23/EB, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>

⁽⁷⁾ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1).

⁽⁸⁾ SWD(2015) 262 *final*, 2015 12 7.

Todėl, siekiant išspręsti šias problemas, 2015 m. poveikio vertinime nustatyti šie **konkretūs persvarstyto reglamento tikslai**:

- pašalinti nebūtinus reikalavimus ir užtikrinti, kad reglamentavimo sistema būtų proporcinga įvairių rūšių aviacijos veiklos rizikai;
- užtikrinti, kad naujos technologijos ir rinkos pokyčiai būtų efektyviai integruojami ir veiksmingai stebimi;
- sukurti Sąjungos ir jos valstybių narių bendradarbiaujamąjį saugos valdymą, kad būtų galima drauge pastebėti ir mažinti civilinės aviacijos riziką;
- panaikinti reglamentavimo sistemos spragas ir užtikrinti jos suderinamumą, pvz., su aplinkos politika, ir
- sukurti veiksmingą valstybių narių ir Agentūros išteklių sutelkimo ir dalijimosi jais sistemą.

Reglamente reikalaujama, kad ne vėliau kaip 2023 m. rugsėjo 12 d. Komisija atliktų Reglamento ir Agentūros veiklos rezultatų, susijusių su jos tikslais, įgaliojimais ir užduotimis, vertinimą. Reglamente taip pat reikalaujama, kad Komisija perduotų Europos Parlamentui ir Tarybai to vertinimo išvadas. Todėl šioje ataskaitoje pirmiausia išdėstyta metodika, kurią Komisija naudojo atlikdama vertinimą, o tada pateikiami pagrindiniai vertinimo metu nustatyti faktai ir išvados.

2. VERTINIMO METODIKA

Komisija atliko vertinimą vadovaudamasi **Komisijos geresnio reglamentavimo gairėmis**. Atliekant vertinimą įvertintas reglamento **veiksmingumas** siekiant jo tikslų, **efektyvumas**, **aktualumas** reaguojant į suinteresuotųjų subjektų poreikius, **suderinamumas** su kitais ES teisės aktais ir politikos veiksmams ir jo bendra **Europos pridėtinė vertė**. Atliekant vertinimą taip pat įvertinti **EASA veiklos rezultatai atsižvelgiant į jos tikslus, įgaliojimus ir užduotis**. Vertinimas apima laikotarpį nuo 2018 m. rugpjūčio mėn. iki 2022 m. gruodžio mėn. Tačiau dažnai išsamūs duomenys buvo prieinami tik už laikotarpį iki 2021 m. pabaigos. Šis vertinimas buvo papildytas papildomu išorės tyrimu ⁽⁹⁾.

Vertinimas **pagrįstas kokybiniais ir kiekybiniais įrodymais**, surinktais atliekant išsamų dokumentų tyrimą. Daugiau įrodymų surinkta per pokalbius ir naudojant klausimynus, išplatintus įvairioms atitinkamoms suinteresuotųjų subjektų grupėms (oro transporto bendrovėms, oro uostams, aviacijos produktų gamintojams, nacionalinėms aviacijos institucijoms, ES lygmens institucijoms ir agentūroms). Be to, buvo surengti du specialūs praktiniai seminarai su sektoriaus atstovais ir nacionalinėmis aviacijos institucijomis, kurių tikslas – sužinoti suinteresuotųjų subjektų nuomones.

⁽⁹⁾ 2022–2023 m. Ramboll ir kt. atliktas išorės pagalbinis tyrimas bus paskelbtas kartu su šiuo vertinimu.

Nepaisant visų pastangų surinkti pakankamai įrodymų, reikalingų reglamentui įvertinti, nebuvo įmanoma įvertinti visų aspektų, nes nebuvo pakankamai duomenų. Tokią padėtį iš dalies lėmė tai, jog reglamente reikalaujama, kad Komisija priimtų papildomas išsamias taisykles kai kuriose naujose srityse, kurioms taikomas šis reglamentas. Nors kai kuriais atvejais, pvz., bepiločių orlaivių srityje, padaryta nemenka pažanga, kitose srityse, pvz., antžeminių paslaugų teikimo arba OEV ir (arba) ONP antžeminės įrangos sertifikavimo srityse, darbas ką tik pradėtas. Todėl nebuvo įmanoma įvertinti, ar reglamentas atitinka visus jame nustatytus tikslus.

Be to, reglamentu padaryti gana nedideli pakeitimai, palyginti su ankstesniu reglamentu, todėl suinteresuotiesiems subjektams buvo sunku atsieti su reglamentu susijusias reikalavimų laikymosi išlaidas nuo reikalavimų laikymosi išlaidų, susijusių su anksčiau galiojusiais reikalavimais. Taigi atliekant efektyvumo analizę buvo naudojami netobuli tokių reikalavimų laikymosi išlaidų įverčiai.

Be to, vertinimo laikotarpis buvo iš esmės netipinis dėl COVID-19 pandemijos poveikio aviacijai tiek per pačią pandemiją, tiek po jos besitęsiant atsigavimo laikotarpiui. Dėl COVID-19 pandemijos iš keleivių gaunamos pajamos 2020 ir 2021 m. gerokai sumažėjo. 2020 m. oro uostai pranešė apie didelius nuostolius, o oro uostų skola padidėjo. Oro eismo srautų sumažėjimas buvo susijęs su ribotomis oro navigacijos paslaugų teikėjų (ONPT) galimybėmis sumažinti savo išlaidas. ONTP turėjo valdyti pajamų trūkumą naudodami nuosavus išteklius, paskolas arba nuosavo kapitalo injekciją iš savininkų (jie daugiausia yra valstybės narės). Dėl COVID-19 pandemijos sumažėjo ir užimtumo lygis aviacijos sektoriuje.

Be to, COVID-19 pandemija turėjo tiesioginės įtakos Agentūros gebėjimui įgyvendinti reglamentą, visų pirma naujas jo nuostatas. Taigi dėl COVID-19 pandemijos atliekant šį vertinimą kilo didelių sunkumų, įskaitant duomenų prieinamumą, bet juo neapsiribojant, ir sunkumus, susijusius su jų aiškinimu.

Siekdama užtikrinti geresnį duomenų, reikalingų būsimiems vertinimams atlikti, prieinamumą, Komisija peržiūrėjo 2015 m. poveikio vertinime pateiktą stebėsenos ir vertinimo sistemą ir pasiūlė ją persvarstyti. Persvarstytoje sistemoje atsižvelgiama į naujausius pokyčius ir papildomų rūšių duomenis, kurie tapo prieinami nuo 2015 m. poveikio vertinimo paskelbimo. EASA kasmet rinkis atitinkamus duomenų vienetų, kurie turėtų padėti veiksmingiau ir efektyviau atlikti kitą vertinimą.

Atsižvelgiant į bendros Sąjungos aviacijos saugos srities teisinės sistemos sudėtingumą (ji daugiausia nustatyta daugelyje įgyvendinimo ir deleguotųjų aktų, priimtų remiantis reglamentu), šiame vertinime daugiausia dėmesio skiriama paties reglamento vaidmeniui ir poveikiui. Todėl per šį vertinimą neatliekamas išsamus įvairių techninių sričių, kurioms taikomi įgyvendinimo ir deleguotieji aktai, taisyklių vertinimas.

3. ATLIEKANT VERTINIMĄ NUSTATYTI FAKTAI

Kalbant apie taisyklių nustatymo veiklą, EASA, siūlydama reikalavimus ir procedūras, siekia užtikrinti veiklos rezultatais grindžiamą požiūrį. Tačiau dėl įtraukaus taisyklių nustatymo proceso pobūdžio (t. y. sektoriaus ir nacionalinių kompetentingų institucijų poreikių ir tinkamiausių požiūrių pusiausvyros) **kai kuriais atvejais rengiamos norminės taisyklės**. Reikėtų dėti daugiau pastangų, kad būtų pasiekta teisinių reikalavimų ir neprivalomų bei lankstesnių priemonių, pavyzdžiui, priimtinių atitikties užtikrinimo priemonių ir rekomendacijų, pusiausvyra.

Tam tikros EASA užduotys, susijusios su oro transporto rizikos nustatymu ir mažinimu, yra nurodytos Komisijos pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl BED 2+ ⁽¹⁰⁾. Tokie svarbūs su sauga susiję patobulinimai apima veiklos rezultatų stebėsenos gerinimą sukuriant tvirtesnę BED veiklos rezultatų vertinimo įstaigos ir EASA abipusį pasitikėjimą, didėjančią tinklo valdytojo vaidmenį (kuriant paskatas mažinti poveikį aplinkai) ir naujas taisykles dėl bendros informacijos apie bepiločių orlaivių naudojimą paslaugos teikimo. Deja, su BED2+ susijęs teisėkūros procesas tebevyksta.

Kalbant apie EASA saugos užtikrinimo veiksmingumą, pažymėtina, kad teigiamus rezultatus daugiausia lemia ilgalaikis EASA veiklos veiksmingumas taisyklių nustatymo, sertifikavimo ir standartizavimo srityse, o ne konkretus reglamento poveikis.

Ataskaitiniu laikotarpiu aviacijos sektorius susidūrė su trimis didelėmis krizėmis (COVID-19 pandemija, Jungtinės Karalystės išstojimu iš ES ir Rusijos agresijos karu prieš Ukrainą), į kurias EASA sugebėjo veiksmingai ir efektyviai reaguoti.

Apskritai **EASA veiklos, susijusios su taisyklių nustatymu, sertifikavimu ir standartizavimu, rezultatai yra labai teigiami**. Tačiau COVID-19 pandemija paveikė EASA veiklą, todėl ji buvo priversta sutelkti dėmesį į šiuos naujus iššūkius ir nukreipti jį nuo savo įprasto darbo.

Manoma, kad dėl reglamento padidėjo suinteresuotųjų subjektų išlaidos (visų pirma dėl naujų reikalavimų ir įgyvendinimo bei deleguotųjų reglamentų). Nepaisant to, suinteresuotieji subjektai nustatė, kad didesnė sauga teikia naudos. Suinteresuotųjų subjektų nuomonės dėl sąnaudų proporcingumo ir reglamento teikiamos naudos išsiskyrė.

EASA patariamųjų organų konsultacijos tapo veiksmingesnės. **Geresnis bendradarbiavimas padėjo labai pagerinti EASA patariamąsios struktūros veikimą** ir EASA bei nacionalinių kompetentingų institucijų santykius.

Reglamentas **iš esmės buvo veiksmingas siekiant jo tikslų**. Nepaisant to, kad šio vertinimo išvados yra ribotos, yra aiškių požymių, kad EASA ir reglamentas prisidėjo prie Europos integracijos oro transporto srityje, o tai buvo labai naudinga saugai, veiksmingumui, aplinkai ir vienodesnėms aviacijos sektoriaus veiklos sąlygoms.

Nepaisant kai kurių nustatytų tobulintinų sričių (pvz., poreikio nuosekliai suderinti taisykles visose aviacijos saugos srityse), Sąjungos aviacijos suinteresuotieji subjektai mano, kad

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

bendra Sąjungos aviacijos saugos kokybė yra labai aukšta. EASA vykde savo pagrindines užduotis, apibrėžtas reglamente: t. y. apskritai manoma, kad produktų sertifikavimo, taisyklių nustatymo ir standartizavimo veikla yra veiksminga, tačiau atkreiptinas dėmesys į kai kuriuos aspektus (pvz., pernelyg ilgą taisyklių nustatymo procesą, palyginti su sparčiu technologinės plėtros tempu). Be to, EASA išliko veiksminga, nepaisant ilgalaikių išteklių apribojimų nuo 2018 m., iš dalies dėl to, kad ji galėjo iš anksto įdarbinti aukšto lygio darbuotojus, turinčius pažangių ekspertinių žinių, taip užsitikrindama žinias ir efektyvumą.

Be to, EASA veiksmingumą įrodo jos vaidmuo reaguojant į išorės sukrėtimus ir politinį spaudimą: gauta daug teigiamų atsiliepimų dėl EASA vaidmens Jungtinei Karalystei išstojus iš Sąjungos, užtikrinant saugius skrydžius COVID-19 pandemijos metu ir laikotarpiu po pandemijos arba reaguojant į Rusijos agresijos karą prieš Ukrainą.

Nors reglamentu EASA suteikiamas labai platus vaidmuo remiant jo įgyvendinimą, esami išteklių trūkumai riboja EASA gebėjimą visapusiškai vykdyti tas užduotis. Todėl būsimą EASA darbo krūvį reikėtų atidžiai įvertinti atsižvelgiant į ribotus jos išteklius. **Reglamente nenustatyti įvairios EASA veiklos prioritetai ar tiesioginė sąsaja su jos ištekliais.** Pavyzdžiui, Agentūrai vykdant užduotis inovacijų ir mokslinių tyrimų srityje turi būti užtikrinta pusiausvyra tarp dabartinių pagrindinių EASA užduočių valdymo ir poreikio dirbti būsimose srityse.

Galima teigti, kad EASA ir reglamentas užtikrino suderintą reglamentavimo sistemą, kuria prisidedama prie aukšto saugos lygio ir užtikrinama, kad visi vežėjai laikytųsi tų pačių standartų. EASA taip pat prisidėjo prie taisyklių standartizavimo Sąjungoje, todėl nacionalinės kompetentingos institucijos glaudžiau bendradarbiauja ir koordinuoja savo veiklą.

Vis dėlto, siekiant išlaikyti EASA gebėjimą veiksmingai reaguoti į išorės sukrėtimus ir toliau visapusiškai dalyvauti įgyvendinant platesnius ES politikos tikslus (pvz., aplinkos apsaugos tikslus), **labai svarbu, kad Agentūra turėtų pakankamai išteklių – tiek darbuotojų, tiek finansų**, išmintingai naudotų savo ribotus išteklius ir pritaikytų savo užduotis atsižvelgdama į prioritetus.

EASA taikomas veiklos rezultatais grindžiamas metodas yra labai svarbus siekiant reglamento tikslų. Tačiau poreikis užtikrinti geresnę teisinio tikrumo ir reikalavimų lankstumo pusiausvyrą, kuri jau 2015 m. poveikio vertinime buvo įvardyta kaip viena iš ankstesnės sistemos problemų, dar nėra visiškai įgyvendintas.

Nors tarp suinteresuotųjų subjektų (ir pačioje EASA) iš esmės sutariama, kad reikia laikytis veiklos rezultatais grindžiamo ir ne tokio griežto požiūrio, šiam požiūriui vis dar šiek tiek priešinamasi. Nors aviacijos sektoriaus suinteresuotieji subjektai pirmenybę teikia veiklos rezultatais grindžiamoms ir (arba) nenorminio pobūdžio taisyklėms, valdžios institucijos paprastai vertina labiau norminio pobūdžio taisykles, nes jomis užtikrinamas didesnis teisinis tikrumas.

Lankstesnis taisyklių nustatymo procesas padidintų EASA taisyklių nustatymo veiksmingumą. Šiuo atžvilgiu reikėtų pažymėti, kad EASA parengta rekomendacinė medžiaga padeda užtikrinti suderintą reglamentų įgyvendinimą.

Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais EASA patariamuosiuose organuose iš esmės yra veiksmingos, o EASA atlieka labai svarbų vaidmenį užtikrindama tinkamą procesą, kai konsultuojamasi su visais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, be *ad hoc* procedūrų pakeitimų.

Suinteresuotųjų subjektų atsiliepimuose pabrėžta, kad **ilgainiui santykiai su EASA patariamaisiais organais labai pagerėjo**, pereinant nuo konkurencinio prie bendradarbiavimo grindžiamo požiūrio. Siekdama toliau didinti konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais veiksmingumą, 2022 m. EASA pradėjo patariamųjų organų veiklos peržiūrą, o po jos buvo sudarytos papildomos grupės, daugiausia dėmesio skiriančios konkrečioms temoms.

EASA, nacionalinės kompetentingos institucijos ir aviacijos sektoriaus suinteresuotieji subjektai apskritai pripažįsta suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo ankstyvuoju etapu (t. y. taisyklių nustatymo grupėse ir kitose teminėse grupėse) vertę. Vis dėlto **EASA konsultacijų mechanizmo veiksmingumą galėtų dar labiau padidinti tikslingesnės konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais, nesusijusiais su patariamaisiais organais**.

Kalbant apie **efektyvumą**, EASA iš esmės sėkmingai panaudojo jai skirtus finansinius išteklius. Kita vertus, EASA užduočių aprėptis išsiplėtė (ir toliau plečiasi), o ištekliai ne visada atitinkamai didėjo. Dėl to EASA kilo sunkumų vykdant savo užduotis ilguoju laikotarpiu.

EASA sugebėjo išlaikyti aukštą biudžeto vykdymo lygį daugelį metų, pasinaudodama turimais metiniais finansiniais ištekliais. COVID-19 pandemija padarė didelį poveikį EASA veiklai ir jos pajamoms iš mokesčių ir rinkliavų. Rusijos agresijos karas prieš Ukrainą ir Jungtinės Karalystės išstojimas iš Sąjungos taip pat turėjo įtakos EASA veiklos ištekliais, todėl EASA turėjo persitvarkyti atsižvelgdama į šiuos naujus prioritetus ir parengti savo darbuotojus naujiems aviacijos iššūkiams.

Nepriklausomai nuo COVID-19 pandemijos, **EASA nuolat mažėjo žmogiškųjų išteklių** (etato ekvivalentų), todėl EASA kilo sunkumų vykdant savo užduotis. Iš tiesų, nors 2015 m. poveikio vertinime apskaičiuota, kad norint priimti reglamentą reikėtų papildomų etato ekvivalentų, **faktinis EASA etato ekvivalentų skaičius vertinimo laikotarpiu iš tikrųjų sumažėjo**. Šis sumažėjimas ypač svarbus atsižvelgiant į EASA užduočių išplėtimą.

Sąjungos subsidija EASA neatitinka nenumatytų atsirandančių poreikių. **Dar reikia įvertinti, ar Sąjungos įnašo vis dar pakanka EASA užduotims finansuoti**. Todėl EASA turi ieškoti finansavimo šiai veiklai kitur (pvz., pagal kitas ES finansavimo programas, kaip antai Europos infrastruktūros tinklų priemonę). Kad EASA galėtų vykdyti naujas užduotis, reikės atlikti išsamią jos pajėgumų efektyviai jas atlikti analizę. **EASA taip pat turi pasirengti nenumatytiems įvykiams, kurie gali turėti įtakos jos veiklai ir pajamų srautams**.

Nors EASA įrodė, kad gali efektyviai panaudoti savo metinį biudžetą ir gauti pajamų iš savo veiklos, dėl didėjančio EASA užduočių skaičiaus reikia įvertinti, ar užtikrinami reikiami ištekliai. Todėl kyla **klausimas, ar Sąjungai nebūtų geriau, jei Agentūra būtų visiškai finansuojama iš naudotojų mokesčių.**

Diskusija dėl EASA ilgalaikių finansinių poreikių yra glaudžiai susijusi su **vykstančiomis diskusijomis dėl EASA 2025–2027 m. biudžeto**, per kurias EASA keliami svarbūs uždaviniai subalansuoti savo biudžetą, kuriuos, be kita ko, lemia dėl infliacijos padidėjusios sąnaudos ir poreikis atnaujinti EASA IT infrastruktūrą. Atsižvelgiant į tuos trumpalaikius biudžeto apribojimus, susijusius su apribojimais pagal dabartinę 2021–2027 m. daugiametę finansinę programą (DFP), EASA turės apsvarstyti galimybę pertvarkyti ir restruktūrizuoti savo dabartinius darbo metodus.

Be Sąjungos įnašo klausimo, dar vienas svarbus elementas šioje srityje yra **EASA etatų plano lankstumas**, susijęs su etatais, kurie finansuojami iš naudotojų mokesčių ir rinkliavų. Šiuo metu etatų planas, kuriame apibrėžiamas EASA etatų skaičius visoje organizacijoje, neatsižvelgiant į finansavimo šaltinį, trukdo EASA gauti tvarių mokesčių pajamų iš naujų paraiškų, dalyvauti iš mokesčių finansuojamose ES programose ar kitose tarnybose (pvz., srityse, susijusiose su trečiųjų šalių vežėjais ar renginių organizavimu), nes EASA neleidžiama įdarbinti daugiau darbuotojų šioms užduotims atlikti. Lankstesnis etatų planas taip pat galėtų padėti įdarbinti specialistus, reikalingus tokioms užduotims, kaip sertifikavimas, mokslinių tyrimų ir inovacijų projektai, arba konkrečioms užduotims, pavestoms atlikti EASA pagal būsimą reglamentą „RefueL EU Aviation“ (pvz., degalų standartai, aplinkosauginis ženklavimas arba tvarių degalų ataskaitų teikimo užduotys).

Todėl **EASA etatų plane turėtų būti numatytas būtinas finansinis lankstumas.**

Manoma, kad dėl reglamento dauguma suinteresuotųjų subjektų patiria didesnes išlaidas, visų pirma dėl to, kad padaugėjo naujų reikalavimų ir įgyvendinimo bei deleguotųjų reglamentų. Kita vertus, **sinteresuotieji subjektai taip pat nustatė, kad didesnė sauga teikia naudos**. Nors EASA priežiūros išlaidos buvo laikomos iš esmės pagrįstomis, suinteresuotieji subjektai išreiškė susirūpinimą dėl to, kad sunku laikytis kai kurių įgyvendinimo reikalavimų, ypač mažesnėms šalims ir vežėjams. Pasiiekti, kad 2015 m. poveikio vertinime numatytas supaprastinimas ir naštos sumažinimas taptų realybe, dar nepavyko, tačiau geriau naudojant reglamente siūlomas priemones vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu turėtų sumažėti suinteresuotųjų subjektų patiriamos reikalavimų laikymosi ir veiklos išlaidos.

Siekiant dar labiau padidinti esamos sistemos efektyvumą, **reikėtų dėti daugiau pastangų, kad būtų sukurta mažiau įpareigojanti, rezultatais grindžiama reglamentavimo sistema**. Be to, **reikėtų skirti daugiau dėmesio naujų reikalavimų**, parengtų pagal reglamento sistemą, poveikio suinteresuotiesiems subjektams (ypatingą dėmesį skiriant mažiesiems subjektams) **vertinimui**.

Reglamentas iš esmės suderintas tiek viduje, tiek išorėje. Tik nedaugelyje konkrečių sričių reglamentas nevisiškai dera su BED reglamentavimo sistema ir kai kuriais tarptautiniais

standartais, visų pirma Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos parengtais standartais ir rekomenduojama praktika. Todėl reikia toliau dėti pastangas, kad būtų užtikrintas Sąjungos aviacijos teisės aktų nuoseklumas ir geresnis suderinimas su tarptautiniu lygmeniu priimtais standartais.

Suinteresuotųjų subjektų atsiliepimai apie vidinį reglamento nuoseklumą iš esmės buvo teigiami. Tačiau kai kurie suinteresuotieji subjektai atkreipė dėmesį į tai, kad kai kuriais atvejais valstybėse narėse įgyvendinimo taisyklės aiškinamos nevienodai ir nenuosekliai.

Kalbant apie **Europos pridėtinę vertę**, EASA atlieka savo vaidmenį užtikrindama bendrą aviacijos saugos taisyklių ir standartų taikymą ir bendradarbiavimą aplinkos apsaugos, mokslinių tyrimų ir inovacijų srityse, taip pat atlieka savo vaidmenį tarptautinio bendradarbiavimo srityje.

Reglamentas davė naudos, kurios nebūtų buvę galima pasiekti nacionaliniu lygmeniu arba per kitas tarptautines organizacijas. Pageidautina turėti reglamentą, o ne labiau suskaidytą sistemą, pagal kurią būtų taikomos skirtingos taisyklės skirtingais lygmenimis. Svarbi Sąjungos lygmens reglamentavimo sistemos teikiama nauda – visoje Sąjungoje nustatyti bendri reikalavimai.

Reglamentas taip pat teikia pridėtinę vertę, palyginti su ankstesne teisine sistema, daugiausia dėl to, kad išplėsta jo taikymo sritis, apimanti svarbias naujas sritis, pavyzdžiui, bepiločius orlaivius, OEV antžeminės įrangos sertifikavimą ir aplinkos apsaugą.

Nepaisant to, **civilinės aviacijos sektoriaus poreikiai ir reikalavimai nuolat keičiasi, o EASA turi toliau prisitaikyti** prie šių poreikių. Kai kurie nauji reglamento reikalavimai dar turi būti įvykdyti taikant papildomas įgyvendinimo taisykles (pvz., dėl antžeminių paslaugų), o artimiausioje ateityje reikės imtis veiksmų kai kuriose kitose naujose srityse (pvz., skrydžių aukštesnėje oro erdvėje (HAO) ⁽¹⁾ arba technologinės OEV plėtros).

EASA ir toliau atlieka svarbų pagrindinį vaidmenį derinant taisykles, užtikrinant vienodas sąlygas visoje Sąjungoje ir remiant visus Europos aviacijos sektoriaus subjektus ir plačiąją visuomenę.

EASA taip pat sėkmingai užmezgė ryšius su tarptautiniais aviacijos partneriais, įskaitant ICAO, todėl buvo užtikrintas Sąjungos ir trečiųjų šalių sertifikavimo ir priežiūros veiklos tarpusavio pripažinimas. Todėl buvo sudarytos palankesnės sąlygos tarptautiniam Sąjungos aviacijos produktų ir paslaugų pripažinimui. EASA pirmauja kuriant ir diegiant novatoriškas technologijas, pavyzdžiui, be kita ko, bepiločių orlaivių sistemas ir elektrinius orlaivius. Tai taip pat rodo Sąjungos gebėjimą išlaikyti savo tarptautinį konkurencingumą.

⁽¹⁾ HAO skrydžiai vykdomi aukštesnėje oro erdvėje, kurioje oro erdvės tūris paprastai yra virš aukščio, kuriame šiuo metu teikiama dauguma oro susisiekimo paslaugų (paprastai skrydžių lygis yra 550). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa>

Siekdama suderinti taisykles ir stiprinti bendradarbiavimą su tarptautiniais aviacijos partneriais, EASA turi nuosekliai prisitaikyti prie labai sudėtingos ir sparčiai kintančios aplinkos.

Manoma, kad **ir reglamentas, ir EASA yra svarbūs** atsižvelgiant į dabartinius ir būsimus aviacijos sektoriaus poreikius. Reglamentas yra svarbus tenkinant pagrindinius atsirandančius poreikius, darančius poveikį aviacijos saugai, pavyzdžiui, naujų technologijų, skaitmenizacijos ir dirbtinio intelekto srityse.

Tačiau **susirūpinimą kelia Agentūros pajėgumai atlikti šias naujas užduotis nedarant neigiamo poveikio jos pagrindinėms aviacijos saugos užduotims.** Svarbu įvertinti, ar EASA turi pakankamai išteklių, kad galėtų atlikti vis daugiau užduočių.

Inovacijos ir technologijų plėtra daro poveikį jau ir taip sudėtingai aplinkai, kurioje EASA atlieka savo užduotis. Mašinų mokymosi ir dirbtinio intelekto naudojimas yra daugelio naujų priemonių pagrindas. Tokie pokyčiai taip pat gali turėti įtakos aviacijos saugai, todėl EASA turi į juos atidžiai atsižvelgti. **EASA turėtų turėti reikiamų techninių žinių, mokyti savo darbuotojus ir toliau dalyvauti atitinkamuose mokslinių tyrimų projektuose ir inovacijų programose.**

EASA turėtų toliau stengtis pasirengti pagrindiniams technologiniams pokyčiams aviacijos sektoriuje, pavyzdžiui, kylančiai rizikai ar tendencijoms, naujiems verslo modeliams ar perversminėms technologijoms, ir užtikrinti, kad jos darbuotojų įgūdžiai ir kompetencijos, taip pat sistemos ir procesai atitiktų tuos naujus technologinius ir inovacijų poreikius.

EASA turėtų toliau ieškoti naujų būdų, kaip neatsilikti nuo naujausių technologijų inovacijų ir tinkamai įvertinti jų poveikį aviacijai. **Turėtų būti toliau plėtojamas nuolatinis bendradarbiavimas su kitomis Sąjungos agentūromis ir organizacijomis, dalyvaujančiomis mokslinių tyrimų ir inovacijų programose,** siekiant papildyti žinias ir duomenis apie naujus produktus, technologijas, naujas veiklos rūšis ir naujus verslo modelius.

Turėtų būti skatinami besiformuojančių technologijų mokslinių tyrimų projektai siekiant užtikrinti, kad EASA ir nacionalinių kompetentingų institucijų įgūdžiai ir kompetencijos būtų atnaujinti ir kad EASA galėtų prisidėti prie saugaus ir greito tų naujų technologijų patekimo į rinką. **Novatoriškų sprendimų bandymui saugioje aplinkoje (apribotoje bandomojoje aplinkoje) galėtų būti naudingas papildomas reglamentavimo lankstumas.**

4. IŠVADOS

Reglamentas iš esmės buvo sėkmingas ir padėjo užtikrinti saugias ir veiksmingas vienodas sąlygas Sąjungos aviacijos sektoriui ir spręsti aviacijos aplinkosaugos klausimus. Taip yra daugiausia dėl EASA taisyklių nustatymo ir sertifikavimo veiklos, taip

pat dėl savalaikio veiksmingo atsako į išorės sukrėtimus. Per daugelį metų EASA, aviacijos sektoriaus ir nacionalinių kompetentingų institucijų konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais veiksmingumas padidėjo. EASA taip pat iš esmės veiksmingai panaudojo turimą metinį biudžetą.

Apskritai **ties EASA, tiek reglamentas prisidėjo prie Europos integracijos oro transporto srityje**, o tai apskritai buvo naudinga saugai, aplinkos apsaugai, efektyvumui ir vienodų sąlygų aviacijos sektoriuje sukūrimui.