

Briselē, 2023. gada 12. septembrī
(OR. en)

12906/23

AVIATION 155

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 12. septembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2023) 524 final
Temats:	KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI par Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras un Regulas (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, izvērtēšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 524 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 524 *final*



Briselē, 12.9.2023.
COM(2023) 524 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras un Regulas (ES) 2018/1139 par
kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības
Aviācijas drošības aģentūru, izvērtēšanu**

KOPSAVILKUMS

Eiropas Komisija izvērtēja Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (*EASA*) un Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru ⁽¹⁾. Izvērtējumā tika novērtēta regulas efektivitāte tās mērķu sasniegšanā, lietderība, atbilstība ieinteresēto personu vajadzībām, saskaņotība ar citiem ES tiesību aktiem un politikas pasākumiem un tās vispārējā ES pievienotā vērtība. Novērtējumā tika izvērtēti arī *EASA* darbības rezultāti attiecībā uz tās mērķiem, pilnvarām un uzdevumiem. Šis ziņojums ir iesniegts Parlamentam un Padomei, pamatojoties uz Regulas (ES) 2018/1139 124. pantu. Tajā izklāstīti šā izvērtējuma konstatējumi, uzsverot gan *EASA*, gan regulas sasniegumus virzībā uz vispārējo mērķi izveidot un uzturēt vienādi augstu civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā. Ziņojumā arī norādītas jomas, kurās nepieciešami turpmāki uzlabojumi, piemēram, pienācīgs *EASA* darbību finansējums. Šajā ziņojumā izklāstītie konstatējumi ir sīkāk izklāstīti īpašā Komisijas dienestu darba dokumentā,⁽²⁾ un tos pamato dati, kas apkopoti pētījumā, kuru Komisija noslēgusi ar mērķi novērtēt gan *EASA*, gan regulu ⁽³⁾.

1. IEVADS

Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, piemēro no 2018. gada 1. septembra. Tā kā drošība ir konkurētspējīgas aviācijas nozares priekšnoteikums, regulas galvenais mērķis ir izveidot un uzturēt vienādi augstu civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā. Regulas mērķis cita starpā ir šīs regulas aptvertajās jomās atvieglot preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīvu apriti, nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem iekšējā aviācijas tirgus dalībniekiem, veicināt augstu un vienādu vides aizsardzības līmeni, kā arī visā pasaulē popularizēt Savienības viedokli par civilās aviācijas standartiem un civilās aviācijas noteikumiem, izveidojot atbilstīgu sadarbību ar trešām valstīm un starptautiskām organizācijām.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91, OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

⁽²⁾ SWD(2023) 298 final.

⁽³⁾ Pētījums, kas atbalsta Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) darbības novērtējumu attiecībā uz tās mērķiem, pilnvarām un uzdevumiem, kā noteikts Regulā (ES) 2018/1139 — galīgais ziņojums, 2023. gads.

Regulas mērķi tiek sasniegti, cita starpā sagatavojot, pieņemot un vienādi piemērojot prasības, kas aptver visas civilās aviācijas galvenās jomas, tostarp lidojumderīgumu, gaisa kuģu ekspluatāciju, gaisa kuģa apkalpi, lidlaukus un aeronavigācijas pakalpojumus. Regula attiecas arī uz jaunām tehnoloģijām, jo īpaši bezpilota gaisa kuģiem (bezpilota gaisa kuģu sistēmām).

Regulas mērķus galvenokārt sasniedz ar Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (EASA) palīdzību, kurai uzticēts plašs pienākumu klāsts.

Ģeogrāfiskā tvēruma ziņā regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās ES dalībvalstīs. To piemēro arī Šveicē, Norvēģijā, Islandē un Lihtenšteinā, kas ir EASA locekles saskaņā ar Savienības nolīgumiem, kuri parakstīti ar minētajām valstīm ⁽⁴⁾.

EASA sākotnēji tika izveidota 2002. gadā un sāka darboties 2003. gadā⁵. Kopš tā laika Regula (EK) Nr. 216/2008 un Regula (EK) Nr. 1108/2009 ⁽⁶⁾ paplašināja Savienības kompetences jomu un EASA pienākumus. EASA mītne atrodas Ķelnē, un tās biroji atrodas Briselē, Vašingtonā, Pekinā, Singapūrā un Panamā.

Regula aizstāj Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi ⁽⁷⁾. Komisija 2015. gada ietekmes novērtējumā ⁽⁸⁾, kas pamato Regulas (EK) Nr. 216/2008 pārskatīšanu, konstatēja šādas **galvenās tajā laikā spēkā esošā tiesiskā regulējuma problēmas:**

- pašreizējā regulatīvā sistēma, iespējams, nav spējusi pietiekami apzināt un mazināt drošības riskus vidējā termiņā un ilgtermiņā;
- spēkā esošā regulatīvā sistēma nebija samērīga, jo tā radīja pārmērīgu slogu, jo īpaši mazākiem operatoriem;
- pašreizējā regulatīvā sistēma pietiekami nereaģēja uz tirgus attīstību; un
- dalībvalstu resursi atšķīrās, radot potenciālus drošības riskus un vairojot dalībvalstu neuzticēšanos.

Līdz ar to, lai risinātu šīs problēmas, 2015. gada ietekmes novērtējumā tika noteikti šādi **pārskatītās regulas konkrētie mērķi:**

⁽⁴⁾ Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) līgums un divpusējais nolīgums ar Šveici.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=celex:32002R1592>.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>.

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.).

⁽⁸⁾ SWD(2015) 262 final, 7.12.2015.

- likvidēt nevajadzīgas prasības un nodrošināt, ka tiesiskais regulējums ir samērīgs ar riskiem, kas saistīti ar dažādiem aviācijas darbību veidiem;
- nodrošināt, ka jaunās tehnoloģijas un tirgus attīstība tiek efektīvi integrēta un efektīvi pārraudzīta;
- izveidot uz sadarbību balstītu drošības pārvaldības procesu starp Savienību un tās dalībvalstīm, lai kopīgi apzinātu un mazinātu riskus civilajai aviācijai;
- novērst nepilnības regulatīvajā sistēmā un nodrošināt tās saskaņotību, piemēram, ar vides politiku; un
- izveidot efektīvu sistēmu resursu apvienošanai un kopīgai izmantošanai starp dalībvalstīm un Aģentūru.

Regulā noteikts, ka ne vēlāk kā 2023. gada 12. septembrī Komisija izvērtē regulu, kā arī Aģentūras sniegumu saistībā ar tās mērķiem, pilnvarām un uzdevumiem. Regulā arī noteikts, ka Komisijai ir jānosūta Eiropas Parlamentam un Padomei minētā izvērtējuma konstatējumi. Līdz ar to šajā ziņojumā vispirms ir izklāstīta metodika, ko Komisija izmantojusi novērtējuma veikšanai, un pēc tam tajā ir izklāstīti galvenie novērtējuma konstatējumi un secinājumi.

2. NOVĒRTĒŠANAS METODOLOĢIJA

Komisija veica **novērtējumu saskaņā ar Komisijas labāka regulējuma pamatnostādņēm**. Izvērtējumā tika novērtēta regulas **efektivitāte** tās mērķu sasniegšanā, **efektivitāte, atbilstība** ieinteresēto personu vajadzībām, **saskaņotība** ar citiem ES tiesību aktiem un politikas pasākumiem un tās kopējā **ES pievienotā vērtība**. Novērtējumā tika izvērtēti arī **EASA darbības rezultāti attiecībā uz tās mērķiem, pilnvarām un uzdevumiem**. Izvērtējums aptver laikposmu no 2018. gada augusta līdz 2022. gada decembrim. Tomēr bieži vien pilnīgi dati bija pieejami tikai par laikposmu līdz 2021. gada beigām. Izvērtējuma pamatā bija ārējs atbalsta pētījums ⁽⁹⁾.

Novērtējuma **pamatā ir kvalitatīvi un kvantitatīvi pierādījumi**, kas savākti plašā dokumentārā izpētē. Papildu pierādījumi tika apkopoti intervijās un anketās, kas tika izplatītas dažādām attiecīgajām ieinteresēto personu grupām (aviokompānijām, lidostām, aeronavigācijas ražojumu ražotājiem, NAA, ES līmeņa iestādēm un aģentūrām). Turklāt ar nozari un valstu aviācijas iestādēm tika organizēti divi īpaši darbsemināri, kuru mērķis bija apkopot ieinteresēto personu viedokļus.

Neraugoties uz visiem centieniem savākt pietiekamus pierādījumus, kas vajadzīgi regulas izvērtēšanai, nebija iespējams izvērtēt visus aspektus, jo trūka pietiekamu datu. Daļēji tas bija tāpēc, ka regulā ir noteikts, ka Komisijai jāpieņem papildu sīki izstrādāti noteikumi dažās jaunās jomās, uz kurām tā attiecas. Lai gan dažos gadījumos, piemēram, dronu jomā, šāds darbs ir diezgan pavisam sākums, citās jomās, piemēram, apkalpošanā uz zemes vai

⁽⁹⁾ Līdztekus šim novērtējumam tiks publicēts *Ramboll et al* 2022.–2023. gadā veiktais ārējais atbalsta pētījums.

ATM/ANS iekārtu sertificēšanā, darbs ir tikai tikko sācies. Tāpēc nebija iespējams novērtēt, vai regula atbilst visiem izvirzītajiem mērķiem.

Turklāt ar regulu salīdzinājumā ar iepriekšējo regulu tika ieviestas diezgan ierobežotas izmaiņas, tāpēc ieinteresētajām personām bija grūti nošķirt ar regulu saistītās atbilstības izmaksas no atbilstības izmaksām, kas izriet no iepriekš spēkā esošajām prasībām. Līdz ar to efektivitātes analīzē tika izmantotas nepilnīgas šādu atbilstības nodrošināšanas izmaksu aplēses.

Turklāt izvērtēšanas periods lielā mērā bija netipisks Covid-19 pandēmijas ietekmes uz aviāciju dēļ gan pašas pandēmijas laikā, gan pēc tam pašreizējā atveseļošanās periodā. Covid-19 pandēmijas dēļ pasažieru ieņēmumi 2020. un 2021. gadā ievērojami samazinājās. Lidostas ziņoja par ievērojamiem zaudējumiem 2020. gadā, un lidostu parāds palielinājās. Gaisa satiksmes kritums bija saistīts ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (*ANSP*) ierobežoto spēju samazināt savu izdevumu līmeni. *ANSP* bija jānovērš ieņēmumu iztrūkums, izmantojot vai nu pašu resursus, vai aizdevumus vai pašu kapitāla iepludināšanu, ko veikuši to īpašnieki (kas lielā mērā ir dalībvalstis). Nodarbinātības līmenis aviācijas nozarē samazinājās arī Covid-19 pandēmijas dēļ.

Turklāt Covid-19 pandēmija tieši ietekmēja Aģentūras spēju īstenot regulu, jo īpaši tās jaunus noteikumus. Tādējādi Covid-19 pandēmija šajā izvērtēšanā radīja būtiskas problēmas, tostarp, bet ne tikai, datu pieejamību un grūtības, kas saistītas ar to interpretāciju.

Lai nodrošinātu labāku datu pieejamību turpmākajiem novērtējumiem, Komisija pārskatīja un ierosināja pārskatīt 2015. gada ietekmes novērtējumā ietvertu uzraudzības un novērtēšanas sistēmu. Pārskatītajā sistēmā ir ņemtas vērā jaunākās norises un papildu datu veidi, kas kļuvuši pieejami kopš 2015. gada ietekmes novērtējuma publicēšanas. *EASA* katru gadu apkopos attiecīgos datu punktus, lai veicinātu nākamā novērtējuma efektivitāti un lietderību.

Ņemot vērā Savienības vispārējā tiesiskā regulējuma sarežģītību aviācijas drošības jomā (kas galvenokārt ir ietverta daudzos īstenošanas un deleģētajos aktos, kas pieņemti, pamatojoties uz regulu), šajā novērtējumā galvenā uzmanība pievērsta pašas regulas lomai un ietekmei. Tāpēc šis novērtējums neietver detalizētu novērtējumu par noteikumiem dažādās tehniskajās jomās, uz kurām attiecas īstenošanas un deleģētie akti.

3. IZVĒRTĒJUMĀ KONSTATĒTAIS

Attiecībā uz noteikumu izstrādes darbībām *EASA* mērķis ir, ierosinot prasības un procedūras, nodrošināt uz darbības rezultātiem balstītu pieeju. Tomēr noteikumu izstrādes procesa “iekļaujošais” raksturs (t. i., nozares un VKI vajadzību un vēlamu pieeju līdzsvarošana) **dažos gadījumos noved pie preskriptīvu noteikumu izstrādes**. Būtu jāturpina centieni, lai panāktu līdzsvaru starp juridiskajām prasībām un nesaistošiem un elastīgākiem pasākumiem, piemēram, pieņemamiem atbilstības nodrošināšanas līdzekļiem un norādījumiem.

Daži *EASA* uzdevumi, kas saistīti ar aviācijas risku apzināšanu un mazināšanu, ir ietverti Komisijas tiesību akta priekšlikumā par *SES2+* ⁽¹⁰⁾. Šādi svarīgi ar drošību saistīti uzlabojumi ietver veiktspējas uzraudzības uzlabošanu, radot stabilāku savstarpēju palaušanos starp *SES* darbības izvērtēšanas iestādi un *EASA*, tīkla pārvaldītāja pieaugošo lomu (radot stimulus, lai samazinātu ietekmi uz vidi) un jaunos noteikumus par kopīga informācijas pakalpojuma sniegšanu bezpilota aviācijas darbībām. Diemžēl likumdošanas process par *SES2+* joprojām turpinās.

Attiecībā uz *EASA* drošības rādītājiem pozitīvie rezultāti galvenokārt ir saistīti ar *EASA* darbības ilgstošo efektivitāti noteikumu izstrādes, sertifikācijas un standartizācijas jomā, nevis ar regulas konkrēto ietekmi.

Pārskata periodā aviācijas nozare saskārās ar trim lielām krīzēm (Covid-19 pandēmiju, Apvienotās Karalistes izstāšanos no ES un Krievijas agresijas karu pret Ukrainu), uz kurām *EASA* spēja efektīvi un lietderīgi reaģēt.

Kopumā ***EASA* darbība noteikumu izstrādes, sertifikācijas un standartizācijas darbību jomā ir ļoti pozitīva.** Tomēr Covid-19 pandēmija ietekmēja *EASA* darbības, liekot tai koncentrēties uz šīm jaunajām problēmām un novirzot to no ierastā darba.

Tiek uzskatīts, ka regula palielināja izmaksas ieinteresētajām personām (galvenokārt jaunu prasību un īstenošanas un deleģēto regulu dēļ). Neraugoties uz to, ieinteresētās personas apzināja ieguvumus lielākas drošības ziņā. Ieinteresētās personas atšķīrās savos viedokļos par izmaksu samērīgumu un regulas ieguvumiem.

EASA konsultācijas ar konsultatīvajām struktūrām kļuva efektīvākas. **Labāka sadarbība ļāva ievērojami uzlabot *EASA* padomdevējas struktūras darbību** un attiecības starp *EASA* un valstu kompetentajām iestādēm.

Regula **kopumā ir bijusi efektīva tās mērķu sasniegšanā.** Neraugoties uz šā izvērtējuma konstatējumu ierobežojumiem, ir skaidras norādes, ka *EASA* un regula veicināja Eiropas integrāciju gaisa transporta jomā, radot ievērojamus ieguvumus drošībai, efektivitātei, videi un vienlīdzīgus konkurences apstākļus aviācijas nozarei.

Neraugoties uz dažām jomām, kurās nepieciešami uzlabojumi (piemēram, vajadzība konsekventi saskaņot noteikumus visās aviācijas drošības jomās), Savienības aviācijas nozares ieinteresētās personas uzskata, ka Savienības aviācijas drošības vispārējā kvalitāte ir ļoti augsta. *EASA* veica savus pamatuzdevumus, kas noteikti regulā: t. i., ražojumu sertifikācija, noteikumu izstrāde un standartizācija kopumā tiek uzskatītas par efektīvām ar dažiem nelieliem brīdinājumiem (piemēram, pārāk ilgs noteikumu izstrādes process salīdzinājumā ar straujo tehnoloģiju attīstību). Turklāt *EASA* joprojām bija efektīva, neraugoties uz ilgstošiem resursu ierobežojumiem kopš 2018. gada, daļēji tāpēc, ka tā jau agrīnā posmā varēja pieņemt darbā darbiniekus ar augstām zināšanām augstās pakāpēs, nodrošinot zināšanas un efektivitāti.

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

Turklāt *EASA* efektivitāti apliecina tās loma, reaģējot uz ārējiem satricinājumiem un politisko spiedienu: tika ziņots par ļoti pozitīvām atsauksmēm par *EASA* lomu Apvienotās Karalistes izstāšanās no Savienības laikā, drošu lidojumu nodrošināšanā Covid-19 pandēmijas laikā un laikposmā pēc pandēmijas vai saistībā ar tās reakciju uz Krievijas agresijas karu pret Ukrainu.

Lai gan regulā *EASA* ir piešķirta ļoti plaša loma īstenošanas atbalstā, pašreizējie resursu ierobežojumi ierobežo *EASA* spēju pilnībā pildīt minētos uzdevumus. Tāpēc *EASA* turpmākā darba slodze būtu rūpīgi jāizvērtē, ņemot vērā tās ierobežotos resursus. **Regulā nav noteiktas prioritātes dažādām *EASA* darbībām un nav tiešas saiknes ar tās resursiem.** Piemēram, Aģentūras uzdevumiem inovācijas un pētniecības jomā ir vajadzīgs līdzsvars starp *EASA* pašreizējo pamatzdevumu pārvaldību un nepieciešamību strādāt turpmākās jomās.

Ir pierādījies, ka *EASA* un regula nodrošina saskaņotu tiesisko regulējumu, kas veicina augstu drošības līmeni un nodrošina, ka visi operatori ievēro vienādus standartus. *EASA* ir arī veicinājusi noteikumu standartizāciju Savienībā, tādējādi uzlabojot sadarbību un koordināciju starp valstu kompetentajām iestādēm.

Tomēr, lai saglabātu *EASA* spēju efektīvi reaģēt uz ārējiem satricinājumiem un arī turpmāk pilnībā iesaistīties plašāku ES politikas mērķu sasniegšanā (piemēram, vides mērķu sasniegšanā), **ir būtiski, lai Aģentūrai būtu pietiekams resursu — gan personāla, gan finanšu — līmenis**, lai tā saprātīgi izmantotu ierobežotos resursus un pielāgotu savus uzdevumus atbilstoši prioritātēm.

Uz darbības rezultātiem balstīta pieeja, ko piemēro *EASA*, ir būtiska, lai sasniegtu regulas mērķus. Tomēr vēl nav pilnībā sasniegta vajadzība pēc labāka līdzsvara starp juridisko noteiktību un prasību elastību, kas jau 2015. gada ietekmes novērtējumā tika identificēta kā viena no iepriekšējā regulējuma problēmām.

Lai gan starp ieinteresētajām personām (un pašā *EASA*) pastāv plaša vienprātība par nepieciešamību īstenot uz sniegumu balstītu un mazāk preskriptīvu pieeju, joprojām pastāv zināma pretestība šai pieejai. Lai gan ieinteresētās personas no aviācijas nozares dod priekšroku uz darbības rezultātiem balstītiem/nepreskriptīviem noteikumiem, iestādes parasti vērtē preskriptīvākus noteikumus, jo tie nodrošina lielāku juridisko noteiktību.

Lielāka elastīguma ieviešana noteikumu pieņemšanas procesā palielinātu *EASA* noteikumu izstrādes efektivitāti. Šajā sakarā jāatzīmē, ka *EASA* izstrādātie vadlīniju materiāli palīdz nodrošināt noteikumu saskaņotu īstenošanu.

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām *EASA* padomdevējās struktūrās lielā mērā ir pozitīva, un *EASA* ir būtiska nozīme pienācīga procesa ievērošanā, apspriežoties ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām bez *ad hoc* izmaiņām procedūrās.

Ieinteresēto personu atsauksmēs tika uzsvērts, ka **attiecības *EASA* padomdevēju struktūrās gadu gaitā ir ievērojami uzlabojušās,** pārejot no konkurētspējīgas pieejas uz sadarbības pieeju. Lai vēl vairāk uzlabotu apspriešanās ar ieinteresētajām personām efektivitāti, *EASA* 2022. gadā sāka pārskatīt padomdevēju struktūru darbības, kā rezultātā tika izveidotas papildu grupas, kas pievērsās konkrētiem tematiem.

EASA, valstu kompetentās iestādes un aviācijas nozares ieinteresētās personas kopumā atzīst ieinteresēto personu iesaistes vērtību agrīnā posmā (t. i., ar noteikumu izstrādes grupu un citu tematisku grupu starpniecību). Tomēr **mērķtiecīgākas apspriešanās ar ieinteresētajām personām ārpus padomdevējām struktūrām varētu vēl vairāk uzlabot *EASA* konsultāciju mehānisma efektivitāti.**

Efektivitātes ziņā *EASA* kopumā veiksmīgi izmantoja tai pieejamos finanšu resursus. No otras puses, *EASA* uzdevumu tvērumš ir paplašinājies (un turpina paplašināties), lai gan resursi ne vienmēr ir attiecīgi palielinājušies. Tā rezultātā *EASA* radās grūtības ilgtermiņā pildīt savus uzdevumus.

EASA spēja saglabāt augstus budžeta izpildes rādītājus, gadu gaitā izmantojot pieejamos gada finanšu resursus. Covid-19 pandēmija būtiski ietekmēja *EASA* darbību un tās ieņēmumus no maksām un maksām. Arī Krievijas agresijas karš pret Ukrainu un Apvienotās Karalistes izstāšanās no Savienības ietekmēja *EASA* darbības resursus, pieprasot *EASA* reorganizēties saskaņā ar šīm jaunajām prioritātēm un pielāgot/apmācot personālu jaunām aviācijas problēmām.

Neatkarīgi no Covid-19 pandēmijas ***EASA* pastāvīgi samazinājās cilvēkresursi** (pilnslodzes ekvivalenti jeb *FTE*), kā rezultātā *EASA* radās grūtības pildīt savus uzdevumus. Lai gan 2015. gada ietekmes novērtējumā tika lēsts, ka regulas ieviešanai būtu nepieciešami papildu *FTE*, ***FTE* skaits *EASA* izvērtēšanas periodā faktiski samazinājās.** Šis samazinājums ir īpaši nozīmīgs, ņemot vērā *EASA* uzdevumu paplašināšanos.

Savienības subsīdija *EASA* neatspoguļo neparedzētas jaunas vajadzības. **Vēl ir jānovērtē, vai Savienības ieguldījums joprojām ir pietiekams, lai finansētu *EASA* uzdevumus.** Tādēļ *EASA* ir jāmeklē finansējums šīm darbībām citur (piemēram, izmantojot citas ES finansēšanas programmas, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu). Saistībā ar jaunajiem *EASA* uzdevumiem būs jāveic padziļināta analīze par tās spēju tos efektīvi īstenot. Tāpat ***EASA* ir jāsagatavojas neparedzētiem notikumiem, kas var ietekmēt tās darbību un ieņēmumu plūsmas.**

Lai gan *EASA* ir pierādījusi savu spēju efektīvi izmantot savu gada budžetu un gūt ieņēmumus ar savu darbību palīdzību, *EASA* uzdevumu skaita palielināšanās prasa novērtējumu attiecībā uz nepieciešamo resursu pieejamību. Tas rada **jautājumu par to, vai Savienība netiktu labāk apkalpota ar aģentūru, kas tiek pilnībā finansēta no lietotāju maksām.**

Diskusija par *EASA* ilgtermiņa finansiālajām vajadzībām ir cieši saistīta ar **notiekošajām diskusijām par *EASA* budžetu 2025.–2027. gadam,** kurās *EASA* saskaras ar būtiskām problēmām, lai līdzsvarotu savu budžetu, ko cita starpā izraisa inflācijas izraisīts izmaksu pieaugums un nepieciešamība atjaunināt *EASA* IT infrastruktūru. Ņemot vērā šos īstermiņa budžeta ierobežojumus, kas izriet no ierobežojumiem saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu (DFS) 2021.–2027. gadam, *EASA* būs jāapsver iespēja reorganizēt un pārstrukturēt savas pašreizējās darba metodes.

Papildus jautājumam par Savienības ieguldījumu vēl viens svarīgs elements šajā kontekstā ir **elastības pakāpe *EASA* štatu sarakstā** attiecībā uz amatiem, kurus finansē no lietotāju

maksām un nodevām. Pašlaik štatū saraksts, kurā noteikts *EASA* amata vietu skaits organizācijā neatkarīgi no finansējuma avota, kavē *EASA* gūt ilgtspējīgus ieņēmumus no maksām par jauniem pieteikumiem, iesaistīšanos no maksām finansētās ES programmās vai citos pakalpojumos (piemēram, tādās jomās kā trešo valstu ekspluatanti vai pasākumu organizēšana), jo *EASA* nav atļauts pieņemt darbā vairāk darbinieku šo uzdevumu veikšanai. Elastīgāks štatū saraksts varētu arī atvieglot tādu speciālistu pieņemšanu darbā, kas vajadzīgi tādiem uzdevumiem kā sertifikācija, pētniecības un inovācijas projekti vai konkrēti uzdevumi, kas *EASA* uzticēti saskaņā ar gaidāmo *ReFuel Aviation* regulu (piemēram, attiecībā uz degvielas standartiem, vides marķējumu vai ziņošanas uzdevumiem par ilgtspējīgām degvielām).

Tādēļ *EASA* štatū sarakstā būtu jāparedz nepieciešamā finansiālā elastība.

Tiek uzskatīts, ka **regula rada lielākas izmaksas lielākajai daļai ieinteresēto personu**, galvenokārt tāpēc, ka ir pieaugušas jaunās prasības un īstenošanas un deleģētās regulas. No otras puses, **ieinteresētās personas arī apzināja ieguvumus lielākas drošības ziņā**. Lai gan *EASA* uzraudzības izmaksas tika uzskatītas par lielā mērā pamatotām, ieinteresētās personas puda bažas par grūtībām izpildīt dažas īstenošanas prasības, jo īpaši attiecībā uz mazākām valstīm un ekspluatantiem. 2015. gada ietekmes novērtējumā paredzētā vienkāršošana un sloga samazināšana vēl nav notikusi, tomēr regulas piedāvāto instrumentu labākai izmantošanai vidējā termiņā un ilgtermiņā būtu jāsamazina atbilstības un darbības izmaksas ieinteresētajām personām.

Lai vēl vairāk palielinātu esošā regulējuma efektivitāti, **būtu jāpieliek lielākas pūles, lai izstrādātu mazāk preskriptīvu un vairāk uz darbības rezultātiem balstītu tiesisko regulējumu**. Turklāt lielāka uzmanība būtu jāpievērš tam, lai novērtētu regulas ietvaros izstrādāto jauno prasību ietekmi uz ieinteresētajām personām (īpaši pievēršoties mazajiem uzņēmumiem).

Regula kopumā ir iekšēji un ārēji saskaņota. Tikai dažās konkrētās jomās regula nav pilnībā saskaņota ar *SES* tiesisko regulējumu un dažiem starptautiskajiem standartiem, jo īpaši Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas izstrādātajiem standartiem un ieteicamo praksi. Tāpēc ir jāturpina centieni, lai nodrošinātu Savienības aviācijas tiesību aktu saskaņotību un labāku saskaņotību ar starptautiskā līmenī pieņemtajiem standartiem.

Ieinteresēto personu atsauksmes par regulas iekšējo saskaņotību kopumā bija pozitīvas. Tomēr dažas ieinteresētās personas norādīja, ka īstenošanas noteikumi tiek interpretēti atšķirīgi un ka starp dalībvalstīm pastāv nesaskaņotība.

Attiecībā uz **ES pievienoto vērtību** *EASA* pilda savu lomu, nodrošinot kopīgu noteikumu un standartu piemērošanu aviācijas drošības jomā un sadarbību vides aizsardzības, pētniecības un inovācijas jomā, kā arī savu lomu starptautiskajā sadarbībā.

Regula nodrošināja ieguvumus, ko nevarēja sasniegt valsts līmenī vai ar citu starptautisku struktūru starpniecību. Priekšroka dodama regulai, nevis sadrumstalotākai

sistēmai ar atšķirīgiem noteikumiem dažādos līmeņos. Savienības mēroga tiesiskā regulējuma galvenais ieguvums ir kopēju prasību nodrošināšana visā Savienībā.

Regulai ir arī pievienotā vērtība salīdzinājumā ar iepriekš spēkā esošo tiesisko regulējumu, galvenokārt tāpēc, ka tās darbības joma ir paplašināta, aptverot tādas svarīgas jaunas jomas kā bezpilota gaisa kuģi, *ATM* zemes aprikojuma sertifikācijas un vides aizsardzība.

Tomēr **civilās aviācijas nozares vajadzības un prasības pastāvīgi attīstās, un *EASA* ir jāturpina pielāgoties** šīm vajadzībām. Dažas no jaunajām regulas prasībām vēl ir jāizpilda, izmantojot papildu īstenošanas noteikumus (piemēram, par apkalpošanu uz zemes), un tuvākajā nākotnē būs jāpievēršas dažām citām jaunām jomām (piemēram, augstāka gaisa telpas ekspluatācija ⁽¹⁾) vai tehnoloģiju attīstība *ATM*).

EASA joprojām ir svarīga un dominējoša loma noteikumu saskaņošanā, vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanā visā Savienībā un visu Eiropas aviācijas dalībnieku un visas sabiedrības atbalstīšanā.

EASA ir arī sekmīgi izveidojusi attiecības ar starptautiskās aviācijas partneriem, tostarp *ICAO*, kā rezultātā ir panākta sertifikācijas un uzraudzības darbību savstarpēja atzīšana starp Savienību un trešām valstīm. Tas ir veicinājis Savienības aviācijas produktu un pakalpojumu starptautisku atzīšanu. *EASA* ir vadošā loma inovatīvu tehnoloģiju, piemēram, bezpilota gaisa kuģu sistēmu un elektrisko gaisa kuģu, izstrādē un īstenošanā. Tas arī apliecina Savienības spēju saglabāt savu starptautisko konkurētspēju.

Cenšoties saskaņot noteikumus un uzlabot sadarbību ar starptautiskās aviācijas partneriem, *EASA* ir konsekventi jāpielāgojas ļoti sarežģītai un strauji mainīgai videi.

Gan regula, gan *EASA* tiek uzskatītas par atbilstošām pašreizējām un turpmākajām aviācijas nozares vajadzībām. Regula ir būtiska, lai risinātu galvenās jaunās vajadzības, kas ietekmē aviācijas drošību, piemēram, jaunas tehnoloģijas, digitalizāciju un mākslīgo intelektu.

Tomēr pastāv **bažas par Aģentūras spēju pildīt šos jaunus uzdevumus, neradot negatīvu ietekmi uz tās pamatzdevumiem aviācijas drošības jomā**. Ir svarīgi novērtēt, vai *EASA* ir pietiekami resursi, lai izpildītu arvien pieaugošo uzdevumu skaitu.

Inovācija un tehnoloģiju attīstība ietekmē jau tā sarežģīto vidi, kurā *EASA* pilda savus uzdevumus. Mašīnmācīšanās un mākslīgā intelekta izmantošana ir daudzu jaunu rīku pamatā. Šādas norises var ietekmēt arī aviācijas drošību, tāpēc *EASA* tās ir rūpīgi jārisina. ***EASA* jābūt vajadzīgajām tehniskajām zināšanām, jāapmāca personāls un jāturpina iesaistīties attiecīgajos pētniecības projektos un inovācijas programmās.**

***EASA* būtu jāturpina centieni sagatavoties svarīgām tehnoloģiju izmaiņām aviācijā, piemēram, jauniem riskiem vai tendencēm, jauniem uzņēmējdarbības modeļiem vai**

⁽¹⁾ *HAO* ir operācijas, ko veic augstākajā gaisa telpā, kur gaisa telpas apjoms parasti pārsniedz augstumu virs augstuma, kur pašlaik tiek sniegta lielākā daļa gaisa pārvadājumu (parasti 550. lidojuma līmenis). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa> .

revolucionārām tehnoloģijām, un jānodrošina, ka tās personāla prasmes un kompetences, kā arī sistēmas un procesi atbilst šīm jaunajām tehnoloģiskajām un inovācijas vajadzībām.

EASA būtu jāturpina pētīt jaunus veidus, kā sekot līdzi jaunākajām tehnoloģiju inovācijām un pienācīgi novērtēt to ietekmi uz aviāciju. **Būtu jāturpina izmantot pastāvīgu sadarbību ar citām Savienības aģentūrām un organizācijām, kas iesaistītas pētniecības un inovācijas programmās, lai bagātinātu zināšanas un datus par jauniem produktiem, tehnoloģijām, jauniem darbības veidiem un jauniem uzņēmējdarbības modeļiem.**

Būtu jāveicina pētniecības projekti jauno tehnoloģiju jomā, lai nodrošinātu, ka *EASA*, kā arī valstu kompetento iestāžu prasmes un kompetences ir atjauninātas un ka *EASA* spēj veicināt šo jauno tehnoloģiju drošu un ātru ienākšanu tirgū. Inovatīvu risinājumu testēšanai drošā vidē (smilškastēs) varētu nākt par labu papildu regulējuma elastībai.

4. SECINĀJUMI

Regula kopumā bija veiksmīga un veicināja drošus un efektīvus vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības aviācijas nozarei un aviācijas vides aspektu risināšanu. Tas galvenokārt notiek, pateicoties *EASA* noteikumu izstrādes un sertifikācijas darbībām, kā arī savlaicīgai un efektīvai reaģēšanai uz ārējiem satricinājumiem. Gadu gaitā ir palielinājusies apspriešanās ar ieinteresētajām personām starp *EASA*, aviācijas nozari un valstu kompetentajām iestādēm (VKI). *EASA* arī lielā mērā efektīvi izmantoja tai pieejamo gada budžetu.

Kopumā **gan *EASA*, gan regula ir veicinājušas Eiropas integrāciju gaisa transporta jomā, sniedzot vispārēju labumu drošībai, vides aizsardzībai, efektivitātei un vienlīdzīgu konkurences apstākļu radīšanai aviācijas nozarē.**