



Conselho da
União Europeia

**Bruxelas, 12 de setembro de 2023
(OR. en)**

12906/23

AVIATION 155

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	12 de setembro de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 524 final
Assunto:	RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO sobre a avaliação da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação e do Regulamento (UE) 2018/1139 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 524 final.

Anexo: COM(2023) 524 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.9.2023
COM(2023) 524 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**sobre a avaliação da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação e do
Regulamento (UE) 2018/1139 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que
cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação**

RESUMO

A Comissão Europeia realizou uma avaliação da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («AESA») e do Regulamento (UE) 2018/1139 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação¹. A avaliação analisou a eficácia do regulamento na consecução dos seus objetivos, a sua eficiência, a sua pertinência na resposta às necessidades das partes interessadas, a coerência deste com outros atos legislativos e ações políticas da UE e o seu valor acrescentado global para a UE. A avaliação analisou igualmente o desempenho da AESA em relação aos seus objetivos, mandatos e atribuições. O presente relatório é apresentado ao Parlamento e ao Conselho com base no artigo 124.º do Regulamento (UE) 2018/1139. Apresenta as conclusões desta avaliação, salientando as realizações da AESA e do regulamento em relação ao objetivo geral de estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União. O relatório identifica igualmente os domínios em que são necessárias melhorias futuras, tais como o financiamento adequado das atividades da AESA. As conclusões apresentadas no presente relatório são desenvolvidas num documento de trabalho específico dos serviços da Comissão² e são apoiadas por dados recolhidos num estudo encomendado pela Comissão para avaliar tanto a AESA como o regulamento³.

1. INTRODUÇÃO

O Regulamento (UE) n.º 2018/1139 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação é aplicável a partir de 1 de setembro de 2018. Sendo a segurança a condição prévia para um setor da aviação competitivo, o principal **objetivo do regulamento é estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União**. O regulamento visa também, nomeadamente, facilitar, nos domínios abrangidos pelo presente regulamento, a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais, proporcionar condições de concorrência equitativas a todos os intervenientes no mercado interno da aviação, contribuir para um nível elevado e uniforme de proteção ambiental, bem como promover, a nível

¹ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

² SWD(2023) 298

³ Estudo de apoio à avaliação do desempenho da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) no que respeita aos seus objetivos, mandato e atribuições, tal como estabelecido no Regulamento (UE) 2018/1139 — Relatório final, 2023

mundial, os pontos de vista da União em matéria de normas e de regras da aviação civil, estabelecendo relações de cooperação adequadas com os países terceiros e com as organizações internacionais.

Os objetivos do regulamento são alcançados através, designadamente, da preparação, adoção e aplicação uniforme de requisitos abrangendo todos os domínios essenciais da aviação civil, incluindo a aeronavegabilidade, as operações aéreas, as tripulações, os aeródromos e os serviços de navegação aérea. O regulamento abrange igualmente as novas tecnologias, em especial os drones (sistemas de aeronaves não tripuladas).

Os objetivos do regulamento são alcançados principalmente com a ajuda da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»), que tem uma vasta gama de responsabilidades.

No que diz respeito ao âmbito geográfico, o regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e é diretamente aplicável em todos os Estados-Membros. É igualmente aplicável na Suíça, na Noruega, na Islândia e no Listenstaine, que são membros da AESA por força dos acordos da União assinados com esses países⁴.

A AESA foi inicialmente criada em 2002 e entrou em funcionamento em 2003⁵. Desde então, o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e o Regulamento (CE) n.º 1108/2009⁶ alargaram o âmbito das competências da União e as responsabilidades da AESA. A AESA tem sede em Colónia e escritórios em Bruxelas, Washington, Pequim, Singapura e na Cidade do Panamá.

O regulamento substitui o Regulamento (CE) n.º 216/2008 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação⁷. Na sua avaliação de impacto de 2015⁸ que apoia a revisão do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Comissão identificou os seguintes **problemas principais do quadro jurídico então em vigor**:

- o sistema regulamentar existente poderá não ter sido suficientemente capaz de identificar e atenuar os riscos para a segurança a médio e longo prazo,

⁴ O acordo sobre o Espaço Económico Europeu — EEE — e o acordo bilateral com a Suíça.

⁵ Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=celex:32002R1592>.

⁶ Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Diretiva 2006/23/CE, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>.

⁷ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

⁸ SWD(2015) 262 final de 7.12.2015.

- o sistema regulamentar existente não era proporcionado, uma vez que criava encargos excessivos, especialmente para os operadores de menor dimensão,
- o sistema regulamentar existente não era suficientemente reativo à evolução do mercado, e
- as diferenças de recursos que se verificavam entre os Estados-Membros criavam potenciais riscos para a segurança e contribuíam para a desconfiança entre os Estados-Membros.

Por conseguinte, para resolver esses problemas, a avaliação de impacto de 2015 identificou os seguintes **objetivos específicos do regulamento revisto**:

- eliminar os requisitos desnecessários e garantir que o quadro regulamentar é proporcionado aos riscos associados aos diferentes tipos de atividades aeronáuticas,
- garantir que as novas tecnologias e a evolução do mercado são eficientemente integradas e eficazmente supervisionadas,
- estabelecer um processo de gestão cooperativa da segurança entre a União e os Estados-Membros para, em conjunto, identificar e atenuar os riscos para a aviação civil,
- colmatar as lacunas do sistema regulamentar e assegurar a sua coerência, por exemplo, com as políticas ambientais, e
- criar um sistema de partilha e de intercâmbio de recursos entre os Estados-Membros e a Agência.

O regulamento exige que, até 12 de setembro de 2023, a Comissão proceda à avaliação do regulamento, bem como do desempenho da Agência em relação aos seus objetivos, mandatos e atribuições. O regulamento exige igualmente que a Comissão transmita ao Parlamento Europeu e ao Conselho os resultados dessa avaliação. Por conseguinte, o presente relatório apresenta, em primeiro lugar, a metodologia adotada pela Comissão para realizar a avaliação e, em seguida, apresenta os principais resultados e conclusões da avaliação.

2. METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO

A Comissão realizou a **avaliação em conformidade com as Orientações «Legislar Melhor» da Comissão**. A avaliação analisou a **eficácia** do regulamento para alcançar os seus objetivos, a sua **eficiência**, a sua **pertinência** na resposta às necessidades das partes interessadas, a **coerência** deste com outros atos legislativos e ações políticas da UE e o seu **valor acrescentado global para a UE**. A avaliação analisou igualmente o **desempenho da AESA em relação aos seus objetivos, mandatos e atribuições**. A avaliação diz respeito ao período compreendido entre agosto de 2018 e dezembro de 2022. No entanto, muitas vezes os dados

completos apenas estavam disponíveis para o período até ao final de 2021. A avaliação foi apoiada por um estudo de apoio externo⁹.

A avaliação **baseia-se em dados qualitativos e quantitativos** recolhidos através de uma investigação documental exaustiva. Foram recolhidos outros dados através de entrevistas e questionários divulgados entre os vários grupos de partes interessadas pertinentes (companhias aéreas, aeroportos, fabricantes de produtos aeronáuticos, autoridades aeronáuticas nacionais, instituições e agências a nível da UE). Além disso, foram organizados dois seminários específicos com o setor e as autoridades aeronáuticas nacionais destinados a recolher os pontos de vista das partes interessadas.

Apesar de todos os esforços envidados para recolher os dados necessários à avaliação do regulamento, nem todos os aspetos puderam ser avaliados devido à falta de dados suficientes. Tal deveu-se, em parte, ao facto de o regulamento exigir que a Comissão adote regras pormenorizadas adicionais em alguns novos domínios abrangidos pelo mesmo. Embora, em alguns casos, por exemplo, no domínio dos drones, esse trabalho esteja bastante avançado, noutros domínios, por exemplo, na assistência em escala ou na certificação do equipamento de terra ATM/ANS, o trabalho está apenas no início. Por conseguinte, foi impossível avaliar se o regulamento cumpria todos os seus objetivos declarados.

Além disso, como o regulamento introduziu alterações bastante limitadas em comparação com o seu antecessor, as partes interessadas tiveram dificuldades em dissociar os custos de conformidade relacionados com o regulamento dos custos de conformidade decorrentes dos requisitos preexistentes. Consequentemente, na análise da eficiência recorreu-se a estimativas imperfeitas desses custos de conformidade.

Além disso, o período de avaliação foi, em grande medida, atípico devido ao impacto da pandemia de COVID-19 na aviação, tanto durante a pandemia como posteriormente, durante o período de recuperação em curso. Devido à pandemia de COVID-19, as receitas dos passageiros em 2020 e 2021 diminuíram significativamente. Os aeroportos registaram perdas significativas em 2020 e a dívida dos aeroportos aumentou. À diminuição do tráfego aéreo associou-se a capacidade limitada dos prestadores de serviços de navegação aérea (PSNA) para reduzirem os seus níveis de despesa. Os PSNA tiveram de gerir a quebra de receitas utilizando os seus recursos próprios, empréstimos ou injeções de capital pelos seus proprietários (que, em grande medida, são os Estados-Membros). As taxas de emprego no setor da aviação também diminuíram devido à pandemia de COVID-19.

Além disso, a pandemia de COVID-19 afetou diretamente a capacidade da Agência para aplicar o regulamento, em especial as suas novas disposições. Assim, a pandemia de COVID-19 colocou desafios significativos a esta avaliação, incluindo, entre outros, a disponibilidade de dados e as dificuldades relacionadas com a sua interpretação.

⁹ O estudo de apoio externo realizado por Ramboll et al, em 2022-2023, será publicado juntamente com esta avaliação.

A fim de assegurar uma melhor disponibilidade dos dados para as avaliações futuras, a Comissão reviu e propôs revisões do sistema de acompanhamento e avaliação incluídas na avaliação de impacto de 2015. O sistema revisto tem em conta a evolução recente e outros tipos de dados, disponíveis desde a publicação da avaliação de impacto de 2015. Os respetivos pontos de dados serão recolhidos anualmente pela AESA, o que deverá facilitar a eficácia e a eficiência da próxima avaliação.

Dada a complexidade do quadro jurídico global da União no domínio da segurança da aviação (que consta principalmente dos numerosos atos de execução e atos delegados adotados com base no regulamento), a presente avaliação centra-se no papel e no impacto do próprio regulamento. Por conseguinte, esta avaliação não inclui uma avaliação pormenorizada das regras nos diferentes domínios técnicos abrangidos pelos atos de execução e pelos atos delegados.

3. CONCLUSÕES DA AVALIAÇÃO

No que diz respeito às atividades de regulamentação, a AESA visa assegurar uma abordagem baseada no desempenho ao propor requisitos e procedimentos. No entanto, a natureza «inclusiva» do processo de regulamentação (ou seja, equilibrar as necessidades e as abordagens preferidas pela indústria e pelas autoridades nacionais competentes) conduz, **em alguns casos, à elaboração de regras prescritivas**. Devem ser envidados mais esforços para alcançar um equilíbrio entre os requisitos legais e as medidas não vinculativas e mais flexíveis, tais como os meios aceitáveis de conformidade e os documentos de orientação.

Algumas das tarefas da AESA relacionadas com a identificação e a atenuação dos riscos da aviação constam da proposta legislativa da Comissão relativa ao Céu Único Europeu (SES2+)¹⁰. Estas importantes melhorias relacionadas com a segurança incluem a melhoria da monitorização do desempenho através da criação de uma confiança mútua mais sólida entre o organismo de análise do desempenho do SES e a AESA, o papel crescente do gestor da rede (criando incentivos para reduzir o impacto ambiental) e as novas regras relativas à prestação de um serviço de informação comum para as operações de aviação não tripuladas. Infelizmente, o processo legislativo relativo ao SES2+ ainda está em curso.

No que diz respeito ao desempenho da AESA em matéria de segurança, os resultados positivos devem-se mais à eficácia de longa data das atividades da AESA nos domínios da regulamentação, certificação e normalização do que ao impacto específico do regulamento.

Durante o período de referência, o setor da aviação enfrentou três crises graves (a pandemia de COVID-19, a saída do Reino Unido da UE e a guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia) às quais a AESA conseguiu responder de forma eficaz e eficiente.

¹⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_pt

De um modo geral, **o desempenho da AESA em matéria de regulamentação, certificação e normalização é amplamente positivo**. No entanto, a pandemia de COVID-19 afetou as atividades da AESA, forçando-a a concentrar-se nesses novos desafios e desviando-a do seu trabalho habitual.

Considera-se que o regulamento aumentou os custos para as partes interessadas (principalmente devido a novos requisitos, bem como devido aos regulamentos de execução e aos regulamentos delegados). Apesar disso, as partes interessadas identificaram benefícios em termos do reforço da segurança. As partes interessadas divergiram nos seus pontos de vista sobre a proporcionalidade dos custos e dos benefícios do regulamento.

As consultas dos órgãos consultivos da AESA tornaram-se mais eficazes. **Uma melhor abordagem de cooperação conduziu a melhorias significativas no funcionamento da estrutura consultiva da AESA** e na relação entre a AESA e as autoridades nacionais competentes.

O regulamento tem sido **globalmente eficaz na consecução dos seus objetivos**. Apesar das limitações das conclusões desta avaliação, há fortes indícios de que a AESA e o regulamento contribuíram para a integração europeia no domínio do transporte aéreo, resultando em benefícios significativos para a segurança, a eficiência e o ambiente e em condições de concorrência mais equitativas no setor da aviação.

Não obstante a identificação de alguns domínios a melhorar (por exemplo, a necessidade de uma harmonização coerente das regras em todos os domínios da segurança da aviação), as partes interessadas do setor da aviação da União consideram que a qualidade global da segurança da aviação da União é muito elevada. A AESA cumpriu as suas tarefas essenciais definidas pelo regulamento: ou seja, as atividades de certificação de produtos, de regulamentação e de normalização são, de um modo geral, consideradas eficazes com algumas pequenas ressalvas (por exemplo, um processo de regulamentação demasiado longo em comparação com um ritmo acelerado da evolução tecnológica). Além disso, a AESA continuou a ser eficaz, não obstante a persistência desde 2018 de limitações em termos de recursos, em parte porque pôde contratar pessoal com conhecimentos especializados avançados em graus elevados numa fase precoce, trazendo conhecimentos e ganhos de eficiência.

Além disso, a eficácia da AESA é demonstrada pelo papel que desempenhou em resposta aos choques externos e às pressões políticas: registaram-se reações amplamente positivas em relação ao papel da AESA durante a saída do Reino Unido da União, na garantia de operações de voo seguras durante a pandemia de COVID-19 e no período pós-pandemia, ou na sua reação à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia.

Embora o regulamento atribua à AESA um papel muito amplo no apoio à sua aplicação, as atuais limitações de recursos limitam a capacidade da AESA para o exercício pleno dessas funções. Por conseguinte, a carga de trabalho futura da AESA deve ser cuidadosamente avaliada à luz dos seus recursos limitados. **O regulamento não procede à priorização das diferentes atividades da AESA e não estabelece qualquer relação direta com os seus**

recursos. Por exemplo, as tarefas da Agência em matéria de inovação e investigação exigem um equilíbrio entre a gestão das atuais tarefas essenciais da AESA e a necessidade de trabalhar em domínios futuros.

A AESA e o regulamento demonstraram proporcionar um quadro regulamentar harmonizado que contribui para um elevado nível de segurança e garante que todos os operadores respeitam as mesmas normas. A AESA contribuiu igualmente para a normalização da regulamentação na União, conduzindo a uma melhor cooperação e coordenação entre as autoridades nacionais competentes.

No entanto, para manter a capacidade da AESA para reagir eficazmente aos choques externos e continuar a participar plenamente nos objetivos políticos mais vastos da UE (por exemplo, objetivos ambientais), **é essencial que a Agência disponha de um nível adequado de recursos, tanto humanos como financeiros**, utilize os seus recursos limitados de forma sensata e adapte as suas tarefas de acordo com as prioridades.

A abordagem baseada no desempenho aplicada pela AESA é essencial para cumprir os objetivos do regulamento. No entanto, ainda não foi plenamente suprida a necessidade de um melhor equilíbrio entre a segurança jurídica e a flexibilidade dos requisitos, já identificada na avaliação de impacto de 2015 como um dos problemas do quadro preexistente.

Embora exista um amplo consenso entre as partes interessadas (e no âmbito da própria AESA) sobre a necessidade de adotar uma abordagem baseada no desempenho e menos prescritiva, esta abordagem continua a suscitar alguma resistência. Enquanto as partes interessadas do setor da aviação preferem as regras baseadas no desempenho/não prescritivas, as autoridades tendem a valorizar as regras mais prescritivas, uma vez que proporcionam mais segurança jurídica.

A introdução de uma maior flexibilidade no processo de regulamentação aumentaria a eficácia do processo de regulamentação da AESA. A este respeito, importa salientar que os materiais de orientação desenvolvidos pela AESA contribuem para assegurar uma aplicação harmonizada dos regulamentos.

A eficácia das consultas das partes interessadas no âmbito dos órgãos consultivos da AESA é, em grande medida, positiva e a AESA desempenha um papel central no respeito das garantias processuais ao consultar todas as partes interessadas pertinentes sem alterações *ad hoc* dos procedimentos.

As reações das partes interessadas salientaram que **as relações entre os órgãos consultivos da AESA melhoraram significativamente ao longo dos anos**, passando de uma abordagem concorrencial para uma abordagem de cooperação. A fim de melhorar a eficácia das atividades de consulta das partes interessadas, a AESA lançou em 2022 uma revisão das atividades dos órgãos consultivos, que resultou na criação de grupos adicionais centrados em temas específicos.

O valor da participação das partes interessadas numa fase precoce (ou seja, através de grupos de regulamentação e outros grupos temáticos específicos) é geralmente reconhecido pela

AESA, pelas autoridades nacionais competentes e pelas partes interessadas do setor da aviação. No entanto, **a realização de consultas mais específicas das partes interessadas fora dos órgãos consultivos poderá melhorar ainda mais a eficácia do mecanismo de consulta da AESA.**

Em termos de **eficiência**, a AESA foi globalmente bem-sucedida na execução dos recursos financeiros colocados à sua disposição. Por outro lado, o âmbito das tarefas da AESA alargou-se (e continua a alargar-se), embora os recursos nem sempre tenham aumentado em conformidade. Tal resultou num desafio ao cumprimento das missões da AESA a longo prazo.

A AESA conseguiu manter taxas de execução orçamental elevadas, utilizando os recursos financeiros anuais disponíveis ao longo dos anos. A pandemia de COVID-19 afetou significativamente as atividades da AESA e as suas receitas provenientes de taxas e cobranças. A guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia e a saída do Reino Unido da União também afetaram os recursos operacionais da AESA, exigindo que esta se reorganizasse de acordo com estas novas prioridades e adaptasse/formasse o seu pessoal tendo em conta os novos desafios da aviação.

Independentemente da pandemia de COVID-19, **a AESA enfrentou um declínio constante em termos de recursos humanos** (equivalentes a tempo completo — ETC), o que resultou num desafio para a AESA no desempenho das suas funções. Com efeito, embora a avaliação de impacto de 2015 estimasse que a introdução do regulamento exigiria ETC adicionais, **o número real de ETC na AESA diminuiu de facto durante o período de avaliação**. Esta diminuição é particularmente notável dado o alargamento das tarefas da AESA.

As subvenções da União à AESA não refletem as necessidades emergentes imprevistas. **Resta avaliar se a contribuição da União ainda é suficiente para financiar as tarefas da AESA.** Tal exige que a AESA procure obter financiamento para essas atividades noutras fontes (por exemplo, através de outros programas de financiamento da UE, como o Mecanismo Interligar a Europa). As novas tarefas emergentes da AESA exigirão uma análise aprofundada da sua capacidade para as concretizar de forma eficiente. É igualmente **necessário que a AESA se prepare para acontecimentos imprevistos que possam afetar as suas operações e fluxos de receitas.**

Embora a AESA tenha demonstrado a sua capacidade para utilizar eficazmente o seu orçamento anual e gerar receitas graças às suas atividades, o número crescente de tarefas da AESA exige uma avaliação da disponibilidade dos recursos necessários. Isto levanta a **questão de saber se a União não estaria mais bem servida com uma agência totalmente financiada pelas taxas cobradas aos utilizadores.**

O debate sobre as necessidades financeiras a longo prazo da AESA está estreitamente ligado ao **debate em curso sobre o orçamento da AESA para o período 2025-2027**, em que a AESA se vê confrontada com importantes desafios para equilibrar o seu orçamento, decorrentes, nomeadamente, do aumento dos custos induzido pela inflação e da necessidade de atualizar a infraestrutura informática da AESA. Tendo em conta as restrições orçamentais a curto prazo decorrentes das limitações ao abrigo do atual Quadro Financeiro Plurianual (QFP)

para 2021-2027, a AESA terá de considerar a possibilidade de reorganizar e reestruturar os seus métodos de trabalho atuais.

Para além da questão da contribuição da União, outro elemento importante neste contexto é o **grau de flexibilidade do quadro de pessoal da AESA** para os lugares financiados pelas taxas e encargos dos utilizadores. Atualmente, o quadro do pessoal, que define o número de lugares da AESA no conjunto da organização, independentemente da fonte de financiamento, impede a AESA de gerar receitas de taxas sustentáveis a partir de novas candidaturas, da participação em programas da UE financiados por honorários ou noutros serviços (por exemplo, em domínios como os operadores de países terceiros ou a organização de eventos), uma vez que a AESA não está autorizada a recrutar mais pessoal para estas tarefas. Um quadro de pessoal mais flexível poderia também facilitar o recrutamento de especialistas necessários à execução de tarefas como a certificação, os projetos de investigação e inovação ou as tarefas específicas atribuídas à AESA ao abrigo do futuro Regulamento ReFuelEU Aviação (por exemplo, no que diz respeito às normas relativas aos combustíveis, à rotulagem ambiental ou às tarefas de comunicação de informações sobre combustíveis sustentáveis).

O **quadro de pessoal da AESA** deverá, por conseguinte, **prever a flexibilidade financeira necessária**.

Existe a perceção de que o regulamento conduz ao aumento dos custos para a maioria das partes interessadas, principalmente devido ao aumento dos novos requisitos, bem como devido aos regulamentos de execução e aos regulamentos delegados. Por outro lado, **as partes interessadas também identificaram benefícios em termos de uma maior segurança**. Embora os custos de supervisão da AESA tenham sido considerados em grande medida justificados, as partes interessadas manifestaram preocupações quanto à dificuldade em cumprir alguns dos requisitos de execução, especialmente para os países e os operadores de menor dimensão. A simplificação e a redução dos encargos previstas na avaliação de impacto de 2015 ainda não ocorreram, mas uma melhor utilização dos instrumentos disponibilizados pelo regulamento deverá reduzir os custos de conformidade e os custos operacionais para as partes interessadas a médio e a longo prazo.

A fim de aumentar ainda mais a eficiência do quadro existente, **devem ser envidados mais esforços para desenvolver um quadro regulamentar menos prescritivo e mais baseado no desempenho**. Além disso, deve ser dada mais **atenção à avaliação do impacto em termos de custos dos novos requisitos** desenvolvidos no âmbito do regulamento para as partes interessadas (com especial destaque para as pequenas entidades).

De um modo geral, o regulamento é coerente a nível interno e externo. Apenas em alguns domínios específicos, o regulamento não é totalmente coerente com o quadro regulamentar do SES e com algumas normas internacionais, nomeadamente as normas e práticas recomendadas desenvolvidas pela Organização da Aviação Civil Internacional. Por conseguinte, são necessários esforços continuados para assegurar a coerência da legislação da União no domínio da aviação e um melhor alinhamento com as normas adotadas a nível internacional.

A reação das partes interessadas sobre a coerência interna do regulamento foi globalmente positiva. Algumas partes interessadas assinalaram, no entanto, algumas divergências de interpretação das regras de execução e incoerências entre os Estados-Membros.

No que diz respeito ao **valor acrescentado da UE**, a AESA cumpre o seu papel de assegurar a aplicação de regras e normas comuns para a segurança da aviação e a cooperação em matéria de proteção do ambiente, investigação e inovação, bem como o seu papel na cooperação internacional.

O regulamento obteve benefícios que não poderiam ter sido alcançados a nível nacional ou através de outros organismos internacionais. O regulamento é preferível a um sistema mais fragmentado com um conjunto de regras diferentes a diferentes níveis. Um dos principais benefícios de um quadro regulamentar à escala da União reside no estabelecimento de requisitos comuns em toda a União.

O regulamento tem igualmente um valor acrescentado em comparação com o quadro jurídico preexistente, principalmente devido ao seu âmbito alargado, que abrange novos domínios importantes, como as aeronaves não tripuladas, a certificação do equipamento de terra ATM e a proteção do ambiente.

No entanto, as **necessidades e os requisitos do setor da aviação civil estão em constante evolução e a AESA deve continuar a adaptar-se** a essas necessidades. Alguns dos novos requisitos do regulamento ainda têm de ser cumpridos através de regras de execução adicionais (por exemplo, em matéria de assistência em escala) e outros novos domínios terão de ser abordados num futuro próximo (por exemplo, as operações no espaço aéreo superior¹¹ ou os desenvolvimentos tecnológicos na gestão do tráfego aéreo).

A AESA continua a desempenhar um papel importante e preponderante na harmonização das regras, assegurando condições de concorrência equitativas em toda a União e apoiando todos os intervenientes da aviação europeia e o público em geral.

A AESA conseguiu igualmente estabelecer relações com os parceiros do setor da aviação internacional, incluindo no seio da OACI, o que culminou no reconhecimento mútuo das atividades de certificação e de supervisão entre a União e os países terceiros. Tal facilitou a aceitação internacional dos produtos e dos serviços aeronáuticos da União. A AESA está na vanguarda do desenvolvimento e da aplicação de tecnologias inovadoras, como, por exemplo, os sistemas de aeronaves não tripuladas e as aeronaves elétricas, entre outras. A AESA demonstra igualmente a capacidade da União para manter a sua competitividade internacional.

¹¹ Estas operações são realizadas num espaço aéreo superior, em que o volume do espaço aéreo se situa normalmente acima das altitudes às quais a maioria dos serviços aéreos é atualmente prestada (normalmente o nível de voo 550). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa>.

Nos seus esforços para harmonizar as regras e reforçar a cooperação com os parceiros do setor da aviação internacional, a AESA tem de adaptar-se sistematicamente a um ambiente muito complexo e em rápida mutação.

Tanto o **regulamento como a AESA são considerados relevantes** para as necessidades atuais e futuras do setor da aviação. O regulamento é pertinente para dar resposta às principais necessidades emergentes que afetam a segurança da aviação, tais como as novas tecnologias, a digitalização e a inteligência artificial.

Existem, no entanto, **preocupações quanto à capacidade da Agência para desempenhar essas novas tarefas sem criar repercussões negativas nas suas tarefas essenciais em matéria de segurança da aviação**. É importante avaliar se a AESA dispõe de recursos suficientes para cumprir as suas tarefas, cada vez mais numerosas.

A inovação e a evolução tecnológica têm impacto no ambiente já complexo em que a AESA cumpre a sua missão. A utilização da aprendizagem automática e da inteligência artificial está no cerne de muitas ferramentas novas. Estes desenvolvimentos têm também possíveis implicações para a segurança da aviação, pelo que devem ser cuidadosamente abordados pela AESA. **A AESA deve dispor dos conhecimentos técnicos necessários, formar o seu pessoal e continuar a participar nos projetos de investigação e nos programas de inovação pertinentes.**

A AESA deve prosseguir os seus esforços para se preparar para as mudanças tecnológicas fundamentais no setor da aviação, tais como os riscos ou as tendências emergentes, os novos modelos de negócio ou as tecnologias disruptivas, e assegurar que as aptidões e as competências do seu pessoal, bem como os seus sistemas e processos, correspondem às novas necessidades tecnológicas e de inovação.

A AESA deveria continuar a explorar novas formas de se manter a par das recentes inovações tecnológicas e de avaliar adequadamente o seu impacto na aviação. **A cooperação contínua com outras agências e organizações da União envolvidas em programas de investigação e inovação deve continuar a ser explorada** para enriquecer os conhecimentos e os dados sobre novos produtos, tecnologias, novos tipos de operações e novos modelos empresariais.

Devem ser promovidos projetos de investigação sobre tecnologias emergentes, a fim de assegurar que as aptidões e competências da AESA, bem como das autoridades nacionais competentes, estão atualizadas e que a AESA consegue contribuir para uma entrada segura e rápida dessas novas tecnologias no mercado. **O ensaio de soluções inovadoras em ambiente seguro (ambientes de testagem) poderá beneficiar de uma maior flexibilidade regulamentar.**

4. CONCLUSÕES

De um modo geral, o regulamento foi bem-sucedido e contribuiu para a criação de condições de concorrência equitativa seguras e eficientes para o setor da aviação da União e para a abordagem dos aspetos ambientais da aviação. Tal deve-se principalmente às atividades de regulamentação e de certificação da AESA, bem como a uma resposta atempada e eficaz a choques externos. A eficácia das consultas das partes interessadas entre a AESA, o setor da aviação e as autoridades nacionais competentes aumentou ao longo dos anos. A AESA revelou-se igualmente bastante eficiente na utilização adequada do seu orçamento anual disponível.

De um modo geral, **tanto a AESA como o regulamento contribuíram para a integração europeia no domínio do transporte aéreo**, com benefícios globais para a segurança, a proteção do ambiente, a eficiência e a criação de condições de concorrência equitativas para o setor da aviação.