

Bruxelles, 12 septembrie 2023
(OR. en)

12906/23

AVIATION 155

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	12 septembrie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 524 final
Subiect:	RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU privind evaluarea Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației și a Regulamentului (UE) 2018/1139 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 524 final.

Anexă: COM(2023) 524 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.9.2023
COM(2023) 524 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**privind evaluarea Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației și a
Regulamentului (UE) 2018/1139 privind normele comune în domeniul aviației civile și de
înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației**

REZUMAT

Comisia Europeană a efectuat o evaluare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA”) și a Regulamentului (UE) 2018/1139 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației¹. Evaluarea a analizat eficacitatea regulamentului în ceea ce privește atingerea obiectivelor sale, eficiența, relevanța din perspectiva satisfacerii nevoilor părților interesate, coerența cu alte acte legislative și acțiuni de politică ale UE și valoarea adăugată globală pentru UE. De asemenea, evaluarea a analizat performanța AESA în raport cu obiectivele, mandatul și sarcinile acesteia. Prezentul raport este prezentat Parlamentului și Consiliului în temeiul articolului 124 din Regulamentul (UE) 2018/1139. Raportul prezintă constatările acestei evaluări, subliniind realizările atât ale AESA, cât și ale regulamentului în ceea ce privește atingerea obiectivului general de instituire și menținere a unui nivel uniform ridicat de siguranță a aviației civile în Uniune. Raportul identifică, de asemenea, domeniile în care sunt necesare îmbunătățiri viitoare, cum ar fi finanțarea adecvată a activităților AESA. Constatările prezentate în raport sunt detaliate într-un document de lucru al serviciilor Comisiei specific² și sunt susținute de datele colectate în cadrul unui studiu contractat de Comisie în vederea evaluării AESA și a regulamentului³.

1. INTRODUCERE

Regulamentul (UE) 2018/1139 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației se aplică de la 1 septembrie 2018. Întrucât siguranța este o condiție obligatorie pentru a avea un sector al aviației competitiv, principalul **obiectiv al regulamentului este instituirea și menținerea unui nivel uniform ridicat de siguranță a aviației civile în Uniune**. De asemenea, regulamentul urmărește, printre altele, să faciliteze, în domeniile vizate de acesta, libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor, să asigure condiții de concurență echitabile pentru toți actorii de pe piața internă a aviației, să contribuie la un nivel uniform ridicat de protecție a mediului, precum și să promoveze, în întreaga lume, punctele de vedere ale Uniunii referitoare la standardele și normele din domeniul aviației civile, instituind o cooperare corespunzătoare cu țările terțe și cu organizațiile internaționale.

¹ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului, JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

² SWD(2023) 298

³ Study supporting the evaluation of the European Union Aviation Safety Agency’s (EASA) performance in relation to its objectives, mandate and tasks as set out in Regulation (EU) 2018/1139 – Final Report, 2023

Obiectivele regulamentului se îndeplinesc, printre altele, prin elaborarea, adoptarea și aplicarea uniformă a cerințelor referitoare la toate domeniile-cheie ale aviației civile, inclusiv navigabilitatea, operațiunile aeriene, personalul aeronautic navigant, aerodromurile și serviciile de navigație aeriană. Regulamentul reglementează, de asemenea, noile tehnologii, în special dronele (aeronave fără pilot la bord).

Obiectivele regulamentului se realizează în principal cu ajutorul Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („EASA”), care are o gamă largă de responsabilități.

În ceea ce privește domeniul geografic de aplicare, regulamentul este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre ale UE. Acesta se aplică, de asemenea, în Elveția, Norvegia, Islanda și Liechtenstein, care sunt membri ai EASA în temeiul acordurilor Uniunii semnate cu aceste țări⁴.

EASA a fost înființată inițial în 2002 și a devenit operațională în 2003⁵. De atunci, Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și Regulamentul (CE) nr. 1108/2009⁶ au extins sfera de competență a Uniunii și responsabilitățile EASA. EASA își are sediul la Köln și birouri la Bruxelles, Washington, Beijing, Singapore și Panamá.

Regulamentul înlocuiește Regulamentul (CE) nr. 216/2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației⁷. În evaluarea impactului⁸ realizată de Comisie în 2015, care a sprijinit revizuirea Regulamentului (CE) nr. 216/2008, aceasta a identificat următoarele **probleme principale ale cadrului juridic existent la momentul respectiv**:

- este posibil ca sistemul de reglementare existent să nu fi permis într-o măsură suficientă identificarea și diminuarea riscurilor la adresa siguranței pe termen mediu și lung;
- sistemul de reglementare existent nu a fost proporțional, deoarece a creat sarcini excesive, în special pentru operatorii mai mici;
- sistemul de reglementare existent nu a fost suficient de reactiv la evoluțiile pieței și
- au existat diferențe în materie de resurse între statele membre, ceea ce a creat riscuri potențiale pentru siguranță și a stârnit neîncredere în rândul statelor membre.

⁴ Acordul privind Spațiul Economic European – SEE și acordul bilateral cu Elveția.

⁵ Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:32002R1592>.

⁶ Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>.

⁷ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

⁸ SWD(2015) 262 final, 7.12.2015.

În consecință, pentru a aborda aceste probleme, evaluarea impactului din 2015 a identificat următoarele **obiective specifice ale regulamentului revizuit**:

- eliminarea cerințelor inutile și asigurarea faptului că respectivul cadru de reglementare este proporțional cu riscurile asociate diverselor tipuri de activități de aviație;
- asigurarea faptului că noile tehnologii și evoluțiile pieței sunt integrate în mod eficient și supravegheate în mod eficace;
- instituirea unui proces de management al siguranței bazat pe cooperarea dintre Uniunea Europeană și statele sale membre, pentru ca acestea să identifice și să diminueze împreună riscurile la adresa aviației civile;
- eliminarea lacunelor sistemului de reglementare și asigurarea coerenței acestuia, de exemplu, cu politicile de mediu și
- crearea unui sistem eficace de punere în comun și de partajare a resurselor între statele membre și agenție.

Regulamentul prevede ca, până cel târziu la 12 septembrie 2023, Comisia să realizeze o evaluare a regulamentului, precum și a performanței agenției în raport cu obiectivele, mandatele și sarcinile acesteia. De asemenea, regulamentul prevede obligația Comisiei de a înainta constatările evaluării respective Parlamentului European și Consiliului. În consecință, prezentul raport prezintă mai întâi metodologia utilizată de Comisie pentru realizarea evaluării și apoi principalele constatări și concluzii ale evaluării.

2. METODOLOGIA DE EVALUARE

Comisia a efectuat **evaluarea în conformitate cu orientările Comisiei privind o mai bună legiferare**. Evaluarea a analizat **eficacitatea** regulamentului în ceea ce privește atingerea obiectivelor sale, **eficiența**, **relevanța** din perspectiva satisfacerii nevoilor părților interesate, **coerența** cu alte acte legislative și acțiuni de politică ale UE și **valoarea adăugată globală pentru UE**. De asemenea, evaluarea a analizat **performanța AESA în raport cu obiectivele, mandatul și sarcinile acesteia**. Evaluarea acoperă perioada august 2018-decembrie 2022. Cu toate acestea, date complete au fost disponibile adesea numai pentru perioada de până la sfârșitul anului 2021. Evaluarea a fost susținută de un studiu de sprijin extern⁹.

Evaluarea **se bazează pe date calitative și cantitative** colectate în cadrul unei ample cercetări documentare. Date suplimentare au fost colectate prin intermediul unor interviuri și al unor chestionare difuzate în rândul diferitelor grupuri de părți interesate relevante (companii aeriene, aeroporturi, producători de produse aeronautice, autorități aeronautice naționale, instituții și agenții de la nivelul UE). În plus, au fost organizate două ateliere specifice cu reprezentanții industriei și cu autoritățile aeronautice naționale, cu scopul de a colecta opiniile părților interesate.

⁹ Studiul de sprijin extern realizat în perioada 2022-2023 de Ramboll et al. va fi publicat împreună cu această evaluare.

În pofida tuturor eforturilor depuse pentru a colecta suficiente date necesare pentru evaluarea regulamentului, nu au putut fi evaluate toate aspectele din cauza datelor insuficiente. Acest lucru s-a datorat parțial faptului că regulamentul prevede adoptarea de către Comisie a unor norme detaliate suplimentare în anumite domenii noi vizate de acesta. În timp ce în unele cazuri, de exemplu în domeniul dronelor, această activitate este destul de avansată, în alte domenii, de exemplu în ceea ce privește serviciile de handling la sol sau certificarea echipamentelor ATM/ANS de la sol, acest demers este abia la început. Prin urmare, a fost imposibil să se evalueze dacă regulamentul și-a îndeplinit toate obiectivele declarate.

În plus, regulamentul a prevăzut modificări destul de limitate comparativ cu regulamentul anterior și, prin urmare, părțile interesate au întâmpinat dificultăți în a decupla costurile de asigurare a conformității aferente regulamentului de cele care decurg din cerințele anterioare. În consecință, analiza eficienței a folosit estimări imperfecte ale acestor costuri de asigurare a conformității.

De asemenea, perioada de evaluare a fost în mare măsură atipică din cauza impactului pandemiei de COVID-19 asupra aviației, atât în timpul pandemiei, cât și ulterior, în perioada de redresare în curs. Veniturile provenite din activitatea de transport de pasageri în 2020 și 2021 au scăzut semnificativ din cauza pandemiei de COVID-19. Aeroporturile au raportat pierderi semnificative în 2020, iar datoria acestora a crescut. Scăderea traficului aerian a fost însoțită de capacitatea limitată a furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) de a-și reduce nivelul cheltuielilor. ANSP au fost nevoiți să compenseze lipsa de venituri fie prin resurse proprii, fie prin împrumuturi sau injecții de capital din partea proprietarilor acestora (care, în mare măsură, sunt statele membre). Și ratele de ocupare a forței de muncă în industria aviatică au scăzut din cauza pandemiei de COVID-19.

În plus, pandemia de COVID-19 a afectat în mod direct capacitatea agenției de punere în aplicare a regulamentului, în special a noilor dispoziții ale acestuia. Prin urmare, pandemia de COVID-19 a generat provocări semnificative pentru realizarea acestei evaluări, inclusiv, dar fără a se limita la disponibilitatea datelor și la dificultățile legate de interpretarea acestora.

Pentru a asigura o mai bună disponibilitate a datelor pentru evaluările viitoare, Comisia a examinat și a propus revizuirii ale sistemului de monitorizare și evaluare cuprins în evaluarea impactului din 2015. Sistemul revizuit ia în considerare evoluțiile recente și tipurile suplimentare de date care au devenit disponibile de la publicarea evaluării impactului din 2015. Respectivul puncte de date vor fi colectate anual de AESA și ar trebui să îmbunătățească eficacitatea și eficiența următoarei evaluări.

Având în vedere complexitatea cadrului juridic general al Uniunii în domeniul siguranței aviației (care este în mare parte inclus în numeroasele acte de punere în aplicare și acte delegate adoptate în temeiul regulamentului), această evaluare se axează pe rolul și impactul regulamentului în sine. Prin urmare, această evaluare nu include o analiză detaliată a normelor din diferitele domenii tehnice vizate de actele de punere în aplicare și de actele delegate.

3. CONSTATĂRILE EVALUĂRII

În ceea ce privește activitățile de reglementare, AESA urmărește să adopte o abordare bazată pe performanță atunci când elaborează cerințe și proceduri. Cu toate acestea, caracterul „incluziv” al procesului de reglementare (și anume echilibrarea nevoilor și a abordărilor preferate ale industriei cu cele ale autorităților naționale competente) conduce, **în unele cazuri, la elaborarea unor norme prescriptive**. Ar trebui depuse eforturi suplimentare pentru a se ajunge la un echilibru între cerințele legale și măsurile fără caracter obligatoriu și mai flexibile, cum ar fi mijloacele acceptabile de conformitate și materialele de orientare.

Anumite sarcini ale AESA legate de identificarea și diminuarea riscurilor în domeniul aviației sunt cuprinse în propunerea legislativă a Comisiei privind SES2+¹⁰. Astfel de îmbunătățiri importante în materie de siguranță includ o mai bună monitorizare a performanței prin consolidarea încrederii reciproce între organismul de evaluare a performanței cerului unic european și AESA, extinderea rolului administratorului de rețea (crearea de stimulente pentru reducerea impactului asupra mediului) și noile norme privind furnizarea unui serviciu de informații comune pentru operațiunile cu aeronave fără pilot la bord. Din păcate, procesul legislativ privind SES2+ este încă în desfășurare.

În ceea ce privește realizările AESA în materie de siguranță, rezultatele pozitive sunt legate în principal de eficacitatea de lungă durată a activităților AESA în domeniul reglementării, al certificării și al standardizării, și mai puțin de impactul specific al regulamentului.

Sectorul aviației s-a confruntat cu trei crize majore în perioada de raportare (pandemia de COVID-19, retragerea Regatului Unit din UE și războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei), la care AESA a fost în măsură să răspundă în mod eficace și eficient.

Per ansamblu, **performanța AESA în ceea ce privește activitățile de reglementare, de certificare și de standardizare este în mare măsură pozitivă**. Cu toate acestea, pandemia de COVID-19 a afectat activitățile AESA, obligând agenția să se concentreze asupra acestor noi provocări și mai puțin pe activitatea sa obișnuită.

Se consideră că regulamentul a crescut costurile pentru părțile interesate (în principal din cauza noilor cerințe și a regulamentelor de punere în aplicare și delegate). În pofida acestui fapt, părțile interesate au identificat beneficii în ceea ce privește sporirea siguranței. Părțile interesate au exprimat opinii divergente cu privire la proporționalitatea costurilor și la beneficiile regulamentului.

Consultările în cadrul organelor consultative ale AESA au devenit mai eficace. **O abordare mai eficientă bazată pe cooperare a îmbunătățit semnificativ funcționarea structurii consultative a AESA și relația dintre AESA și autoritățile naționale competente.**

Regulamentul a fost, **per ansamblu, eficace în atingerea obiectivelor sale**. În pofida limitărilor constatărilor acestei evaluări, există indicii clare că AESA și regulamentul au

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

contribuit la integrarea europeană în domeniul transportului aerian, generând beneficii semnificative în materie de siguranță, eficiență, mediu și consolidând condițiile de concurență echitabile pentru industria aviatică.

În pofida identificării unor domenii care necesită îmbunătățiri (de exemplu, necesitatea unei armonizări consecvente a normelor în toate domeniile siguranței aviației), părțile interesate din domeniul aviației din Uniune consideră că, în general, calitatea siguranței aviației din Uniune este foarte ridicată. AESA și-a îndeplinit principalele sarcini definite în regulament: și anume activitățile de certificare a produselor, de reglementare și de standardizare sunt, în general, percepute ca fiind eficace, cu câteva mici rezerve (de exemplu, un proces de reglementare prea lung ținând seama de ritmul rapid al evoluțiilor tehnologice). În plus, AESA și-a păstrat eficacitatea în pofida constrângerilor de lungă durată în materie de resurse începând din 2018, lucru datorat parțial faptului că a putut angaja din timp personal de grad superior cu expertiză avansată, sporind astfel nivelul de cunoștințe și eficiență.

În plus, eficacitatea AESA este demonstrată de rolul pe care l-a jucat ca răspuns la șocurile externe și la presiunile politice: s-a raportat un feedback în general pozitiv în ceea ce privește rolul AESA în timpul procesului de retragere a Regatului Unit din Uniune, în asigurarea operațiunilor de zbor în condiții de siguranță în timpul pandemiei de COVID-19 și în perioada post-pandemie sau în ceea ce privește reacția agenției la războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei.

Deși regulamentul atribuie AESA un rol foarte important în ceea ce privește sprijinul pentru punerea în aplicare, constrângerile existente în materie de resurse limitează capacitatea AESA de a îndeplini integral aceste sarcini. Prin urmare, viitorul volum de lucru al AESA ar trebui evaluat cu atenție, având în vedere resursele limitate ale agenției. **Regulamentul nu prevede o prioritizare a diferitelor activități ale AESA și nu stabilește nicio legătură directă cu resursele acesteia.** De exemplu, sarcinile agenției în materie de inovare și cercetare necesită atingerea unui echilibru între gestionarea sarcinilor de bază actuale ale AESA și necesitatea de a aborda domenii viitoare.

S-a dovedit că AESA și regulamentul oferă un cadru de reglementare armonizat care contribuie la un nivel ridicat de siguranță și garantează că toți operatorii respectă aceleași standarde. De asemenea, AESA a contribuit la standardizarea reglementărilor în Uniune, conducând la o mai amplă cooperare și coordonare între autoritățile naționale competente.

Cu toate acestea, pentru a menține capacitatea AESA de a reacționa în mod eficace la șocurile externe și de a rămâne pe deplin implicată în atingerea obiectivelor de politică mai ample ale UE (de exemplu, obiectivele de mediu), **este esențial ca agenția să dispună de un nivel adecvat de resurse, atât umane, cât și financiare**, să își utilizeze în mod înțelept resursele limitate și să își adapteze sarcinile în funcție de priorități.

Abordarea bazată pe performanță adoptată de AESA este esențială pentru îndeplinirea obiectivelor regulamentului. Cu toate acestea, obiectivul de asigurare a unui echilibru mai bun între securitatea juridică și flexibilitatea cerințelor, identificată deja în evaluarea impactului din 2015 ca fiind una dintre problemele cadrului preexistent, nu a fost încă atins pe deplin.

Deși există un consens larg în rândul părților interesate (și în cadrul AESA) cu privire la necesitatea adoptării unei abordări bazate pe performanță și mai puțin prescriptive, există încă o oarecare rezistență față de această abordare. În timp ce părțile interesate din industria aviatică preferă norme bazate pe performanță/neprescriptive, autoritățile preferă mai degrabă normele mai prescriptive, deoarece acestea oferă mai multă securitate juridică.

O mai mare flexibilitate în procesul de reglementare ar spori eficacitatea AESA din acest punct de vedere. În acest sens, ar trebui remarcat faptul că materialele de orientare elaborate de AESA contribuie la punerea în aplicare armonizată a reglementărilor.

Consultările cu părțile interesate în cadrul organelor consultative ale AESA sunt în mare măsură eficace, iar AESA joacă un rol esențial în respectarea garanțiilor procedurale atunci când consultă toate părțile interesate relevante, fără modificări ad-hoc ale procedurilor.

Feedbackul părților interesate a evidențiat faptul că **relațiile din cadrul organelor consultative ale AESA s-au îmbunătățit semnificativ de-a lungul anilor**, trecând de la o abordare concurențială la una bazată pe cooperare. Pentru a îmbunătăți în continuare eficacitatea activităților de consultare a părților interesate, în 2022, AESA a lansat o revizuire a activităților organelor consultative, în urma căreia au fost înființate grupuri suplimentare axate pe teme specifice.

AESA, autoritățile naționale competente și părțile interesate din industria aviatică recunosc, în general, valoarea implicării din timp a părților interesate (și anume prin intermediul grupurilor de reglementare și al altor grupuri tematice). Cu toate acestea, **consultările mai specifice ale părților interesate în afara organelor consultative ar putea îmbunătăți și mai mult eficacitatea mecanismului de consultare al AESA**.

În ceea ce privește **eficiența**, AESA a reușit, în general, să valorifice resursele financiare pe care le-a avut la dispoziție. Pe de altă parte, domeniul de aplicare al sarcinilor AESA s-a extins (și continuă să se extindă), în timp ce resursele nu au crescut întotdeauna în consecință. Acest lucru a creat dificultăți pentru AESA în a-și îndeplini misiunile pe termen lung.

AESA a reușit să mențină rate ridicate de execuție bugetară, utilizând resursele financiare care i-au fost puse la dispoziție de-a lungul anilor. Pandemia de COVID-19 a avut un impact semnificativ asupra activităților AESA și asupra veniturilor obținute de agenție din taxe și tarife. De asemenea, războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și retragerea Regatului Unit din Uniune au afectat resursele operaționale ale AESA, agenția fiind nevoită să se reorganizeze în funcție de aceste noi priorități și să își adapteze/formeze personalul pentru a face față noilor provocări din domeniul aviației.

Dincolo de pandemia de COVID-19, **AESA s-a confruntat cu o scădere constantă a resurselor umane** (echivalent normă întreagă - ENI), având astfel dificultăți în a-și îndeplini sarcinile. Într-adevăr, deși evaluarea impactului din 2015 a estimat că introducerea regulamentului va necesita ENI suplimentare, **numărul efectiv de ENI în cadrul AESA a scăzut, de fapt, în cursul perioadei de evaluare**. Această scădere se resimte în mod deosebit în contextul extinderii sarcinilor AESA.

Subvenția primită de AESA din partea Uniunii nu reflectă nevoile emergente neprevăzute. **Rămâne de analizat dacă actuala contribuție a Uniunii mai este suficientă pentru finanțarea sarcinilor AESA.** În acest context, AESA este nevoită să caute alte surse de finanțare a acestor activități (de exemplu, alte programe de finanțare ale UE, cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei). Noile sarcini emergente ale AESA vor necesita o analiză aprofundată a capacității agenției de a îndeplini în mod eficient aceste sarcini. De asemenea, este **necesar ca AESA să se pregătească pentru evenimente neprevăzute care i-ar putea afecta operațiunile și fluxurile de venituri.**

Deși AESA și-a demonstrat capacitatea de a utiliza în mod eficient bugetul anual care i-a fost alocat și de a genera venituri prin activitățile sale, numărul tot mai mare de sarcini ale AESA impune realizarea unei evaluări cu privire la disponibilitatea resurselor necesare. Se naște astfel **întrebarea dacă nu ar fi mai bine pentru Uniune să dispună de o agenție care să fie finanțată integral din taxele plătite de utilizatori.**

Discuția privind nevoile financiare pe termen lung ale AESA este strâns legată de **discuția în curs cu privire la bugetul AESA pentru perioada 2025-2027**, agenția confruntându-se cu mari dificultăți în a-și echilibra bugetul, generate, printre altele, de creșterile costurilor determinate de inflație și de necesitatea actualizării infrastructurii informatice a agenției. Având în vedere constrângerile bugetare pe termen scurt care decurg din limitările impuse de actualul cadru financiar multianual (CFM) 2021-2027, AESA va trebui să ia în considerare reorganizarea și restructurarea metodelor sale de lucru actuale.

Pe lângă aspectul legat de contribuția Uniunii, un alt element important în acest context este **gradul de flexibilitate în stabilirea schemei de personal a AESA** pentru posturile finanțate din taxele și tarifele percepute utilizatorilor. În prezent, schema de personal, care definește numărul de posturi la nivelul întregii organizații, indiferent de sursa de finanțare, împiedică AESA să genereze venituri sustenabile din taxe din aplicații noi, din implicarea în programe ale UE finanțate din taxe sau din alte servicii (de exemplu, operatori din țările terțe sau organizarea de evenimente), deoarece AESA nu este autorizată să recruteze mai mult personal pentru aceste sarcini. O schemă de personal mai flexibilă ar putea facilita, de asemenea, recrutarea specialiștilor necesari pentru sarcini precum certificarea, proiectele de cercetare și inovare sau pentru sarcinile specifice atribuite AESA în temeiul viitorului regulament ReFuelEU în domeniul aviației (de exemplu, în ceea ce privește standardele pentru combustibili, etichetarea ecologică sau sarcinile de raportare privind combustibilii durabili).

Prin urmare, **schema de personal a AESA ar trebui să asigure flexibilitatea financiară necesară.**

Se consideră că regulamentul a generat o creștere a costurilor pentru majoritatea părților interesate, în principal din cauza numărului mai mare de cerințe noi și de regulamente de punere în aplicare și delegate. Pe de altă parte, **părțile interesate au identificat și beneficii în ceea ce privește sporirea siguranței.** Deși costurile de supraveghere ale AESA au fost percepute ca fiind în mare măsură justificate, părțile interesate și-au exprimat îngrijorarea cu privire la dificultatea de a respecta unele dintre cerințele de punere în aplicare, în special pentru țările și operatorii mai mici. Simplificarea și reducerea

sarcinii prevăzute în evaluarea impactului din 2015 nu au avut încă loc; cu toate acestea, o mai bună utilizare a instrumentelor oferite de regulament ar trebui să scadă costurile operaționale și de asigurare a conformității pentru părțile interesate pe termen mediu și lung.

Pentru a spori și mai mult eficiența cadrului existent, **ar trebui depuse eforturi suplimentare pentru elaborarea unui cadru de reglementare mai puțin prescriptiv și bazat mai mult pe performanță.** În plus, ar trebui să se acorde **mai multă atenție evaluării impactului noilor cerințe** elaborate în cadrul regulamentului asupra costurilor pentru părțile interesate (punând accentul în special pe entitățile mici).

Regulamentul este, în general, coerent pe plan intern și extern. Doar în câteva domenii specifice, regulamentul nu este pe deplin coerent cu cadrul de reglementare privind cerul unic european și cu unele standarde internaționale, în special cu standardele și practicile recomandate adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale. Prin urmare, sunt necesare eforturi continue pentru a asigura coerența legislației Uniunii în domeniul aviației și o mai bună aliniere la standardele adoptate la nivel internațional.

Părțile interesate au oferit, în general, un feedback pozitiv cu privire la coerența internă a regulamentului. Cu toate acestea, unele părți interesate au remarcat unele interpretări divergente ale normelor de aplicare și unele incoerențe între statele membre.

În ceea ce privește **valoarea adăugată a UE**, AESA își îndeplinește rolul de a asigura aplicarea normelor și standardelor comune pentru siguranța aviației și cooperarea în domeniul protecției mediului, cercetării și inovării, precum și rolul în cooperarea internațională.

Regulamentul a adus beneficii care nu ar fi putut fi obținute la nivel național sau prin intermediul altor organisme internaționale. Adoptarea regulamentului este preferabilă unui sistem mai fragmentat, cu un set diferit de norme la diferite niveluri. Un beneficiu esențial al unui cadru de reglementare la nivelul Uniunii constă în elaborarea de cerințe comune în întreaga Uniune.

De asemenea, regulamentul aduce o valoare adăugată în comparație cu cadrul juridic preexistent, în principal datorită domeniului său de aplicare extins, care acoperă noi domenii importante, cum ar fi aeronavele fără pilot la bord, certificarea echipamentelor ATM de la sol și protecția mediului.

Cu toate acestea, **nevoile și cerințele din sectorul aviației civile sunt în continuă evoluție, iar AESA trebuie să continue să se adapteze** la aceste nevoi. Pentru unele dintre noile cerințe prevăzute de regulament este necesară încă adoptarea unor norme de aplicare suplimentare (de exemplu, în ceea ce privește serviciile de handling la sol), iar alte domenii noi vor trebui abordate în viitorul apropiat (de exemplu, operațiunile din spațiul aerian superior¹¹ sau evoluțiile tehnologice în domeniul ATM).

¹¹ Operațiuni efectuate în spațiul aerian superior unde volumul de spațiu aerian se situează, de regulă, deasupra altitudinilor la care sunt furnizate în prezent majoritatea serviciilor aeriene (de obicei, nivelul de zbor 550).

AESA continuă să joace un rol important și preponderent în armonizarea normelor, asigurând condiții de concurență echitabile în întreaga Uniune și sprijinind toți actorii din sectorul european al aviației și publicul larg.

De asemenea, AESA a reușit să stabilească relații cu partenerii internaționali din domeniul aviației, inclusiv în cadrul OACI, ceea ce a dus la recunoașterea reciprocă a activităților de certificare și de supraveghere între Uniune și țările terțe. Acest lucru a facilitat acceptarea la nivel internațional a produselor și serviciilor din domeniul aviației oferite de Uniune. AESA se află în avangarda dezvoltării și implementării de tehnologii inovatoare, cum ar fi, printre altele, aeronavele fără pilot la bord și aeronavele electrice. Aceasta demonstrează, de asemenea, capacitatea Uniunii de a-și menține competitivitatea la nivel internațional.

În efortul său de armonizare a normelor și de consolidare a cooperării cu partenerii internaționali din domeniul aviației, AESA trebuie să se adapteze în mod constant la un mediu foarte complex și în rapidă schimbare.

Atât regulamentul, cât și AESA sunt percepute ca fiind relevante pentru nevoile actuale și viitoare din sectorul aviației. Regulamentul este relevant pentru abordarea principalelor nevoi emergente care au un impact asupra siguranței aviației, cum ar fi noile tehnologii, digitalizarea și inteligența artificială.

Cu toate acestea, există **preocupări cu privire la capacitatea agenției de a îndeplini aceste noi sarcini fără repercusiuni negative asupra sarcinilor sale de bază privind siguranța aviației.** Este important să se evalueze dacă AESA dispune de resurse suficiente pentru a-și îndeplini numărul tot mai mare de sarcini.

Inovarea și evoluțiile tehnologice au un impact asupra mediului deja complex în care AESA își îndeplinește misiunile. Utilizarea învățării automate și a inteligenței artificiale se află în centrul multor instrumente noi. Astfel de evoluții pot avea implicații și asupra siguranței aviației și, prin urmare, trebuie abordate cu atenție de către AESA. **AESA ar trebui să dispună de expertiza tehnică necesară, să asigure formarea personalului și să se implice în continuare în proiectele de cercetare și programele de inovare relevante.**

AESA ar trebui să își continue eforturile de pregătire pentru principalele schimbări tehnologice din sectorul aviației, cum ar fi riscurile sau tendințele emergente, noile modele de afaceri sau tehnologiile disruptive, și să se asigure că aptitudinile și competențele personalului, precum și sistemele și procesele sale corespund acestor noi nevoi tehnologice și de inovare.

AESA ar trebui să exploreze în continuare noi modalități de a ține pasul cu inovațiile tehnologice recente și să evalueze în mod corespunzător impactul acestora asupra aviației. **Cooperarea continuă cu alte agenții și organizații ale Uniunii implicate în programele de cercetare și inovare ar trebui exploatată în continuare în vederea consolidării**

cunoștințelor și a datelor privind noile produse și tehnologii, noile tipuri de operațiuni și noile modele de afaceri.

Ar trebui încurajate proiectele de cercetare privind tehnologiile emergente pentru a se asigura faptul că aptitudinile și competențele din cadrul AESA, precum și din cadrul autorităților naționale competente corespund nevoilor actuale și că AESA poate contribui la introducerea sigură și rapidă pe piață a acestor noi tehnologii. **Testarea soluțiilor inovatoare într-un mediu sigur (spații de testare) ar putea beneficia de o flexibilitate suplimentară în materie de reglementare.**

4. CONCLUZII

Per ansamblu, regulamentul a avut succes și a contribuit la crearea unor condiții de concurență echitabile, sigure și eficiente pentru industria aviatică din Uniune și la abordarea aspectelor de mediu ale aviației. Acest lucru se datorează în principal activităților de reglementare și certificare ale AESA, precum și răspunsului prompt și eficace la șocurile externe. Eficacitatea consultărilor dintre AESA, industria aviatică și autoritățile naționale competente (ANC) a crescut de-a lungul anilor. De asemenea, AESA a fost în mare măsură eficientă în ceea ce privește utilizarea adecvată a bugetului anual pe care l-a avut la dispoziție.

În general, **atât AESA, cât și regulamentul au contribuit la integrarea europeană în domeniul transportului aerian**, aducând beneficii în materie de siguranță, protecția mediului, eficiență și creând condiții de concurență echitabile pentru industria aviatică.