

V Bruseli 12. septembra 2023
(OR. en)

12906/23

AVIATION 155

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	12. septembra 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 524 final
Predmet:	SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE o hodnotení Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva a nariadenia (EÚ) 2018/1139 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 524 final.

Príloha: COM(2023) 524 final



V Bruseli 12. 9. 2023
COM(2023) 524 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**o hodnotení Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva a nariadenia (EÚ)
2018/1139 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje
Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva**

ZHRNUTIE

Európska komisia uskutočnila hodnotenie Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“) a nariadenia (EÚ) 2018/1139 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva ⁽¹⁾. V rámci hodnotenia sa posudzovala účinnosť nariadenia z hľadiska dosahovania jeho cieľov, efektívnosť, relevantnosť z hľadiska reakcie na potreby zainteresovaných strán, koherentnosť s ďalšími právnymi predpismi a politickými opatreniami EÚ a jeho celková pridaná hodnota EÚ. V rámci hodnotenia sa posudzovala aj výkonnosť EASA z hľadiska jej cieľov, mandátu a úloh. Súčasná správa sa predkladá Európskemu parlamentu a Rade na základe článku 124 nariadenia (EÚ) 2018/1139. Uvádzajú sa v nej zistenia z tohto hodnotenia, pričom sa zdôrazňuje to, čo sa prostredníctvom EASA aj nariadenia dosiahlo z hľadiska celkového cieľa dosiahnutia a udržania vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Únii. V správe sa identifikujú aj oblasti, v ktorých je v budúcnosti potrebné zlepšenie, napríklad vhodné financovanie činností EASA. Zistenia uvedené v tejto správe sa ďalej rozvíjajú v osobitnom pracovnom dokumente útvarov Komisie ⁽²⁾ a sú podporené údajmi získanými v rámci štúdie zadanej Komisiou na účely hodnotenia EASA, ako aj nariadenia ⁽³⁾.

1. ÚVOD

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva, sa uplatňuje od 1. septembra 2018. Keďže bezpečnosť je nevyhnutným predpokladom konkurencieschopného odvetvia letectva, základným **cieľom nariadenia je dosiahnuť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Únii**. Ďalej je cieľom nariadenia okrem iného uľahčiť v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu, zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetky subjekty vnútorného trhu leteckej dopravy, prispieť k vysokej a jednotnej úrovni ochrany životného prostredia, ako aj podporovať na celom svete stanoviská Únie, ktoré sa

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 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* [Štúdia na podporu hodnotenia výkonnosti Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) v súvislosti s jej cieľmi, mandátom a úlohami stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139 – záverečná správa, 2023].

týkajú noriem a pravidiel v oblasti civilného letectva nadväzovaním vhodnej spolupráce s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami.

Ciele nariadenia sa okrem iného dosahujú vypracovaním, prijímaním a jednotným uplatňovaním požiadaviek vzťahujúcich sa na všetky kľúčové oblasti civilného letectva vrátane letovej spôsobilosti, leteckej prevádzky, posádok, letísk a leteckých navigačných služieb. Nariadenie sa vzťahuje aj na nové technológie, najmä bezpilotné vzdušné prostriedky (bepilotné lietajúce systémy).

Ciele nariadenia sa dosahujú hlavne s pomocou Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“), ktorá je poverená širokou škálou povinností.

Pokiaľ ide o geografickú pôsobnosť, nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch EÚ. Uplatniteľné je aj vo Švajčiarsku, v Nórsku, na Islande a v Lichtenštajnsku, ktoré sú členmi EASA na základe dohôd Únie podpísaných s uvedenými krajinami ⁽⁴⁾.

EASA bola zriadená v roku 2002 a svoju činnosť začala v roku 2003 ⁽⁵⁾. Odvtedy sa na základe nariadenia (ES) č. 216/2008 a nariadenia (ES) č. 1108/2009 ⁽⁶⁾ rozšíril rozsah právomocí Únie a povinností EASA. EASA má sídlo v Kolíne a kancelárie v Bruseli, vo Washingtone, v Pekingu, Singapore a Paname.

Týmto nariadením sa nahrádza nariadenie (ES) č. 216/2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva ⁽⁷⁾. V posúdení vplyvu z roku 2015 ⁽⁸⁾, v ktorom sa podporila revízia nariadenia (ES) č. 216/2008, Komisia identifikovala tieto **hlavné problémy právneho rámca, ktorý v danom čase existoval**:

- existujúci regulačný systém nemusel byť dostatočne schopný identifikovať a zmierňovať bezpečnostné riziká v strednodobom až dlhodobom horizonte,
- existujúci regulačný systém nebol primeraný, keďže vytváral nadmerné zaťaženie, najmä pre menších prevádzkovateľov,
- existujúci regulačný systém nedokázal dostatočne reagovať na vývoj na trhu a

⁽⁴⁾ Dohoda o Európskom hospodárskom priestore (EHP) a dvojstranná dohoda so Švajčiarskom.

⁽⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=celex:32002R1592>.

⁽⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>.

⁽⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1).

⁽⁸⁾ SWD(2015) 262 final, 7.12.2015.

- existovali rozdiely z hľadiska zdrojov medzi členskými štátmi, čím vznikali potenciálne bezpečnostné riziká a prispievalo sa tým k nedôvere medzi členskými štátmi.

V záujme riešenia týchto problémov sa v posúdení vplyvu z roku 2015 identifikovali tieto **konkrétne ciele revidovaného nariadenia**:

- odstrániť zbytočné požiadavky a zabezpečiť, aby regulačný rámec bol úmerný rizikám súvisiacimi s rôznymi typmi činností leteckej dopravy,
- zabezpečiť, aby nové technológie a vývoj na trhu boli účinne integrované a aby podliehali účinnému dohľadu,
- vytvoriť proces riadenia bezpečnosti na základe spolupráce medzi Úniou a jej členskými štátmi s cieľom spoločne identifikovať a zmierniť riziká pre civilné letectvo,
- vyplniť medzery v regulačnom systéme a zabezpečiť jeho konzistentnosť, napríklad s environmentálnymi politikami, a
- vytvoriť účinne fungujúci systém združovania a spoločného využívania zdrojov medzi členskými štátmi a agentúrou.

V nariadení sa vyžaduje, aby Komisia najneskôr do 12. septembra 2023 vykonala hodnotenie nariadenia, ako aj výkonnosti agentúry so zreteľom na jej ciele, mandát a úlohy. V nariadení sa takisto vyžaduje, aby Komisia predložila zistenia uvedené v hodnotení Európskemu parlamentu a Rade. V tejto správe sa preto najprv uvádza metodika, ktorú Komisia použila na uskutočnenie hodnotenia, ako aj hlavné zistenia a závery hodnotenia.

2. METODIKA HODNOTENIA

Komisia uskutočnila **hodnotenie v súlade s usmerneniami Komisie pre lepšiu právnu reguláciu**. V rámci hodnotenia sa posudzovala **účinnosť** nariadenia z hľadiska dosahovania jeho cieľov, **efektívnosť**, **relevantnosť** z hľadiska reakcie na potreby zainteresovaných strán, **koherentnosť** s ďalšími právnymi predpismi a politickými opatreniami EÚ a jeho celková **pridaná hodnota EÚ**. V rámci hodnotenia sa posudzovala aj **výkonnosť EASA z hľadiska jej cieľov, mandátu a úloh**. Hodnotenie sa týka obdobia od augusta 2018 do decembra 2022. Úplné údaje však boli často k dispozícii len za obdobie do konca roka 2021. Hodnotenie bolo podporené externou podpornou štúdiou ⁽⁹⁾.

Hodnotenie je **založené na kvalitatívnych a kvantitatívnych dôkazoch** zhromaždených prostredníctvom rozsiahleho sekundárneho výskumu. Ďalšie dôkazy sa zhromaždili prostredníctvom rozhovorov a dotazníkov rozposlaných rôznym relevantným skupinám zainteresovaných strán (letecké spoločnosti, letiská, výrobcovia výrobkov leteckej techniky,

⁽⁹⁾ Externá podporná štúdia, ktorú uskutočnil Ramboll a kol. v rokoch 2022 – 2023, sa zverejní spolu s týmto hodnotením.

vnútroštátne orgány civilného letectva, inštitúcie a agentúry na úrovni EÚ). Ďalej sa uskutočnili dva špecializované semináre, ktoré boli organizované so zástupcami odvetvia a s vnútroštátnymi orgánmi civilného letectva, pričom ich cieľom bolo získať stanoviská zainteresovaných strán.

Napriek všetkému úsiliu vynaloženému na získanie dostatku dôkazov potrebných na hodnotenie nariadenia nebolo možné pre nedostatok údajov hodnotiť všetky aspekty. Čiastočne to bolo spôsobené tým, že v nariadení sa požaduje, aby Komisia prijala ďalšie podrobné pravidlá v niektorých nových oblastiach, na ktoré sa nariadenie vzťahuje. Zatiaľ čo v niektorých prípadoch, napríklad v oblasti bezpilotných vzdušných prostriedkov, sa v takejto práci dosiahol značný pokrok, v iných oblastiach, napríklad v oblasti pozemnej obsluhy alebo osvedčovania pozemného vybavenia ATM/ANS, sa práce ešte len začali. Nebolo preto možné zhodnotiť, či nariadenie splnilo všetky stanovené ciele.

Nariadením sa navyše v porovnaní s predchádzajúcim nariadením zaviedli pomerne obmedzené zmeny, preto bolo pre zainteresované strany náročné oddeliť náklady na dodržiavanie predpisov súvisiace s týmto nariadením od nákladov na dodržiavanie predpisov, ktoré vyplývali z už existujúcich požiadaviek. V analýze efektívnosti sa tak použili nedokonalé odhady takýchto nákladov na dodržiavanie predpisov.

Okrem toho bolo obdobie hodnotenia do veľkej miery atypické vzhľadom na vplyv pandémie ochorenia COVID-19 na letectvo, a to počas samotnej pandémie, ako aj následne počas prebiehajúceho obdobia obnovy. V dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 sa v rokoch 2020 a 2021 výrazne znížili príjmy z prepravy cestujúcich. Letiská uvádzali v roku 2020 značné straty a ich dlhy narastali. Pokles leteckej prevádzky bol spojený s obmedzenou schopnosťou poskytovateľov leteckých navigačných služieb znižovať svoju úroveň výdavkov. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb museli zvládnuť výpadok výnosov pomocou vlastných zdrojov, úverov alebo kapitálových injekcií zo strany ich vlastníkov (ktorými sú do veľkej miery členské štáty). V dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 sa znížili aj miery zamestnanosti v odvetví letectva.

Pandémia ochorenia COVID-19 ďalej priamo ovplyvnila schopnosť agentúry vykonávať toto nariadenie, najmä jeho nové ustanovenia. V dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 tak vznikli značné výzvy v súvislosti s týmto hodnotením, okrem iného vrátane dostupnosti údajov a ťažkostí súvisiacich s ich výkladom.

V záujme zaistenia lepšej dostupnosti údajov pre budúce hodnotenia Komisia preskúmala a navrhla revízie systému monitorovania a hodnotenia obsiahnutého v posúdení vplyvu z roku 2015. V revidovanom systéme sa zohľadňuje súčasný vývoj a dodatočné typy údajov, ktoré sa stali dostupnými od zverejnenia posúdenia vplyvu z roku 2015. EASA bude každoročne zhromažďovať príslušné údajové body, čím by sa malo uľahčiť zaistenie účinnosti a efektívnosti nasledujúceho hodnotenia.

Vzhľadom na zložitosť celkového právneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti letectva (ktorá je hlavne zahrnutá v početných vykonávacích a delegovaných aktoch prijatých na základe tohto nariadenia) sa toto hodnotenie zameriava na úlohu a vplyv samotného nariadenia. Toto

hodnotenie preto nemá za cieľ podrobné posúdenie pravidiel v rôznych technických oblastiach, na ktoré sa vzťahujú vykonávacie a delegované akty.

3. ZISTENIA HODNOTENIA

Pokiaľ ide o činnosti spojené s tvorbou predpisov, EASA má za cieľ zaistiť prístup založený na výsledkoch pri navrhovaní požiadaviek a postupov. „Inkluzívny“ charakter procesu tvorby predpisov (t. j. vyvažovanie potrieb a uprednostňovaných prístupov odvetvia a vnútroštátnych príslušných orgánov) však vedie v **niektorých prípadoch k vývoju normatívnych pravidiel**. Je potrebné vynaložiť ďalšie úsilie na dosiahnutie rovnováhy medzi právnymi požiadavkami a nezáväznými a flexibilnejšími opatreniami, ako sú napríklad prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál.

Určité úlohy EASA súvisiace s identifikáciou leteckých rizík a ich zmierňovaním sú obsiahnuté v legislatívnom návrhu Komisie týkajúcom sa jednotného európskeho neba 2+⁽¹⁰⁾. Takéto dôležité zlepšenia týkajúce sa bezpečnosti zahŕňajú zlepšenie monitorovania výkonnosti vytvorením robustnejšej vzájomnej závislosti medzi orgánom na preskúmanie výkonnosti jednotného európskeho neba a EASA, rastúcu úlohu manažéra siete (vytváranie stimulov na znižovanie vplyvu na životné prostredie) a nové pravidlá o poskytovaní spoločnej informačnej služby pre bezpilotnú leteckú prevádzku. Žiaľ, legislatívny proces v súvislosti s jednotným európskym nebom 2+ stále prebieha.

Pokiaľ ide o výkonnosť EASA v oblasti bezpečnosti, pozitívne výsledky vyplývajú skôr z dlhodobej účinnosti činností EASA v oblastiach tvorby predpisov, osvedčovania a normalizácie než z osobitného vplyvu nariadenia.

V rámci vykazovaného obdobia čelilo odvetvie letectva trom závažným krízam (pandémii ochorenia COVID-19, vystúpeniu Spojeného kráľovstva z EÚ a ruskej útočnej vojne proti Ukrajine), na ktoré dokázala EASA reagovať účinne a efektívne.

Celkovo je **výkonnosť EASA z hľadiska tvorby predpisov, osvedčovania a normalizácie vo všeobecnosti pozitívna**. Pandémia ochorenia COVID-19 však mala vplyv na činnosti EASA, ktorá bola nútená sústrediť sa na tieto nové výzvy a odkloniť sa od svojej zvyčajnej práce.

Je zrejmé, že nariadenie zvýšilo náklady pre zainteresované strany (predovšetkým v dôsledku nových požiadaviek a vykonávacích a delegovaných nariadení). Napriek tomu zainteresované strany identifikovali prínosy z hľadiska zvýšenej bezpečnosti. Názory zainteresovaných strán sa rozchádzali, pokiaľ ide o proporcionalitu nákladov a prínosy nariadenia.

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

Zefektívnili sa konzultácie s poradnými orgánmi EASA. **Lepší kooperatívny prístup viedol k výrazným zlepšeniam z hľadiska fungovania poradnej štruktúry EASA a vzťahu medzi EASA a vnútroštátnymi príslušnými orgánmi.**

Nariadenie bolo **vo všeobecnosti účinné pri dosahovaní svojich cieľov**. Napriek obmedzeniam zistení tohto hodnotenia existujú silné náznaky, že EASA a nariadenie prispeli k európskej integrácii v oblasti leteckej dopravy, čo viedlo k významným prínosom pre bezpečnosť, účinnosť, životné prostredie a zlepšené rovnaké podmienky pre odvetvie letectva.

Napriek niektorým identifikovaným oblastiam, v ktorých je potrebné zlepšenie (napríklad potreba konzistentnej harmonizácie pravidiel vo všetkých oblastiach bezpečnosti letectva), zainteresované strany v oblasti letectva v Únii považujú celkovú kvalitu bezpečnosti letectva v Únii za veľmi vysokú. EASA splnila svoje kľúčové úlohy vymedzené v nariadení: t. j. činnosti v oblasti osvedčovania výrobkov, tvorby predpisov a normalizácie sú vo všeobecnosti vnímané ako efektívne s určitými drobnými výhradami (napríklad príliš dlhý proces tvorby predpisov v porovnaní s rýchlym tempom technického rozvoja). Okrem toho si EASA zachovala účinnosť napriek pretrvávajúcim obmedzeniam zdrojov od roku 2018, čiastočne preto, že mohla včas prijať zamestnancov s vysokou mierou odborných znalostí vo vysokých platových triedach, čím sa zabezpečili vedomosti a účinnosť.

Efektívnosť EASA ďalej preukazuje aj úloha, ktorú zohrala v rámci reakcie na vonkajšie otrasy a politické tlaky: všeobecne pozitívna spätná väzba sa uvádzala vo vzťahu k úlohe, ktorú EASA zohrala počas vystúpenia Spojeného kráľovstva z EÚ, pri zabezpečení bezpečnej letovej prevádzky počas pandémie ochorenia COVID-19 a v období po pandémie alebo pri reakcii na ruskú útočnú vojnu proti Ukrajine.

Zatiaľ čo sa na základe nariadenia EASA poveruje veľmi širokou úlohou v oblasti podpory vykonávania, existujúcimi obmedzeniami zdrojov sa limituje schopnosť EASA v plnej miere plniť tieto úlohy. Budúce pracovné zaťaženie EASA by sa preto malo dôkladne posudzovať so zreteľom na jej obmedzené zdroje. **V nariadení sa nestanovuje prioritizácia rôznych činností EASA a neuvádza sa priame prepojenie s jej zdrojmi.** Napríklad v súvislosti s úlohami agentúry v oblasti výskumu a inovácie sa vyžaduje rovnováha medzi riadením súčasných hlavných úloh EASA a potrebou pracovať v budúcich oblastiach.

Preukázalo sa, že EASA a nariadenie poskytujú harmonizovaný regulačný rámec, ktorý prispieva k vysokej úrovni bezpečnosti a ktorým sa zabezpečuje, aby všetci prevádzkovatelia dodržiavali rovnaké normy. EASA prispela aj k normalizácii predpisov v Únii, čo vedie k väčšej spolupráci a koordinácii medzi vnútroštátnymi príslušnými orgánmi.

V záujme zachovania spôsobilosti EASA účinne reagovať na vonkajšie otrasy a zostať v plnej miere súčasťou širších politických cieľov EÚ (napríklad environmentálnych cieľov) **je však pre agentúru nevyhnutné, aby mala primeranú úroveň zdrojov, a to z hľadiska pracovníkov aj financií**, aby uvážlivo využívala svoje obmedzené zdroje a prispôbovala svoje úlohy prioritám.

Na splnenie cieľov nariadenia je nevyhnutný **prístup založený na výsledkoch, ktorý EASA uplatňuje**. Potrebu lepšej rovnováhy medzi právnou istotou a flexibilitou požiadaviek, ktorá sa identifikovala už v posúdení vplyvu z roku 2015 ako jeden z problémov už existujúceho rámca, sa však ešte nepodarilo úplne naplniť.

Hoci existuje všeobecná zhoda medzi zainteresovanými stranami (a v rámci samotnej EASA) v súvislosti s potrebou uplatňovať prístup založený na výsledkoch, ktorý je menej normatívny, voči tomuto prístupu zatiaľ existuje aj určitý odpor. Zatiaľ čo zainteresované strany z odvetvia letectva uprednostňujú pravidlá založené na výsledkoch/nenormatívne pravidlá, orgány majú tendenciu oceňovať normatívnejšie pravidlá, keďže poskytujú vyššiu právnú istotu.

Zavedením vyššej flexibility do procesu tvorby predpisov by sa zvýšila účinnosť EASA z hľadiska tvorby predpisov. V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že poradenské materiály, ktoré vypracovala EASA, pomáhajú zaistiť harmonizované vykonávanie predpisov.

Účinnosť konzultácií so zainteresovanými stranami v rámci poradných orgánov EASA je vo všeobecnosti pozitívna a EASA zohráva kľúčovú úlohu pri dodržiavaní riadneho procesu v rámci konzultácií so všetkými príslušnými zainteresovanými stranami bez *ad hoc* zmien v postupoch.

Spätná väzba zainteresovaných strán poukázala na to, že **vzťah medzi poradnými orgánmi EASA sa v priebehu rokov výrazne zlepšil**, pričom došlo k posunu od konkurenčného ku kooperatívne prístupu. V záujme ďalšieho zlepšenia účinnosti činností v rámci konzultácií so zainteresovanými stranami začala EASA v roku 2022 preskúmanie činností poradných orgánov, ktorého výsledkom bolo zriadenie dodatočných skupín so zameraním na osobitné témy.

EASA, vnútroštátne príslušné orgány a zainteresované strany v odvetví letectva vo všeobecnosti rozpoznávajú hodnotu zapojenia zainteresovaných strán v počiatočnej fáze (t. j. prostredníctvom skupín v oblasti tvorby predpisov a iných skupín zameraných na osobitné témy). Napriek tomu by sa prostredníctvom **cielenejších konzultácií so zainteresovanými stranami mimo poradných orgánov mohla ďalej zlepšiť účinnosť konzultačného mechanizmu EASA**.

Pokiaľ ide o **efektívnosť**, EASA bola vo všeobecnosti úspešná pri využívaní finančných zdrojov, ktoré mala k dispozícii. Na druhej strane sa rozsah úloh EASA rozšíril (a naďalej sa rozširuje), zatiaľ čo zdroje sa nie vždy náležite zvýšili. EASA v dôsledku toho čelila výzve z hľadiska plnenia svojho poslania v dlhodobejšom horizonte.

EASA dokázala udržiavať vysoké miery plnenia rozpočtu, pričom v priebehu rokov využívala dostupné ročné finančné zdroje. Pandémia ochorenia COVID-19 mala značný vplyv na činnosti EASA a na jej príjmy z poplatkov. Na prevádzkové zdroje EASA mala vplyv aj ruská útočná vojna proti Ukrajine a vystúpenie Spojeného kráľovstva z EÚ, v dôsledku čoho sa EASA musela reorganizovať podľa týchto nových priorít a prispôbiť/vyškolit' svojich zamestnancov v súlade s novými výzvami v oblasti letectva.

Bez ohľadu na pandémie ochorenia COVID-19 **EASA čelila trvalému poklesu z hľadiska ľudských zdrojov** (ekvivalenty plného pracovného času), čo pre EASA predstavovalo výzvu z hľadiska plnenia jej úloh. Hoci sa v posúdení vplyvu z roku 2015 odhadovalo, že v súvislosti so zavedením nariadenia sa budú vyžadovať dodatočné ekvivalenty plného pracovného času, **skutočný počet ekvivalentov plného pracovného času v rámci EASA sa počas obdobia hodnotenia v skutočnosti znížil**. Toto zníženie je obzvlášť citelné vzhľadom na rozšírenie úloh EASA.

Príspevok Únie pre EASA neodzrkadľuje nepredvídané vznikajúce potreby. **Je ešte potrebné posúdiť, či je príspevok Únie stále dostatočný na financovanie úloh EASA**. V tejto súvislosti je potrebné, aby EASA získavala finančné prostriedky na uvedené činnosti inde (napríklad prostredníctvom iných programov financovania z prostriedkov EÚ, ako je Nástroj na prepájanie Európy). V súvislosti s novými vznikajúcimi úlohami EASA bude potrebná dôkladná analýza jej schopnosti účinne plniť tieto úlohy. Takisto je **potrebné, aby sa EASA pripravila na neočakávané udalosti, ktoré môžu mať vplyv na jej prevádzku a toky príjmov**.

Hoci EASA preukázala schopnosť efektívne používať svoj ročný rozpočet a vytvárať príjmy prostredníctvom svojich činností, vzhľadom na rastúci počet úloh EASA je potrebné posúdenie, pokiaľ ide o dostupnosť potrebných zdrojov. V tejto súvislosti je namieste **otázka, či by potreby Únie lepšie neplnila agentúra, ktorá by bola v plnej miere financovaná z poplatkov používateľov**.

Diskusia o dlhodobých finančných potrebách EASA je úzko prepojená s **prebiehajúcou diskusiou o rozpočte EASA na roky 2025 – 2027**, pričom je EASA konfrontovaná s dôležitými výzvami súvisiacimi s dosiahnutím vyváženého rozpočtu, ktoré okrem iného vyplývajú z nárastu nákladov vyvolaného infláciou a z potreby aktualizovať infraštruktúru EASA v oblasti IT. Vzhľadom na uvedené krátkodobé rozpočtové obmedzenia vyplývajúce z obmedzení na základe súčasného viacročného finančného rámca (VFR) na roky 2021 – 2027 bude EASA musieť zvážiť reorganizáciu a reštrukturalizáciu svojich súčasných pracovných metód.

Okrem otázky príspevku Únie je v tejto súvislosti ďalším dôležitým prvkom **miera flexibility plánu pracovných miest EASA**, pokiaľ ide o pracovné miesta financované z poplatkov používateľov. Plán pracovných miest, ktorým sa určuje počet pracovných miest EASA v rámci organizácie bez ohľadu na zdroj financovania, v súčasnosti bráni EASA vytvárať udržateľné príjmy z poplatkov za nové žiadosti, zo zapojenia sa do programov EÚ financovaných z poplatkov alebo z iných služieb (napríklad v oblastiach, ako sú napríklad prevádzkovatelia tretej krajiny alebo organizovanie podujatí), keďže EASA nemôže prijať ďalších zamestnancov na vykonávanie týchto úloh. Flexibilnejším plánom pracovných miest by sa uľahčil aj nábor odborníkov potrebných pre úlohy, ako sú napríklad projekty v oblasti osvedčovania, výskumu a inovácie alebo osobitné úlohy zverené EASA na základe nadchádzajúceho nariadenia ReFuel Aviation (napríklad pokiaľ ide o normy týkajúce sa palív, environmentálne označovanie alebo úlohy týkajúce sa podávania správ o udržateľných palivách).

Plán pracovných miest EASA by preto mal poskytovať potrebnú finančnú flexibilitu.

Je zrejmé, že nariadenie vedie k vyšším nákladom pre väčšinu zainteresovaných strán, a to predovšetkým v dôsledku nárastu nových požiadaviek a vykonávacích a delegovaných nariadení. Na druhej strane **zainteresované strany identifikovali aj prínosy z hľadiska zvýšenej bezpečnosti.** Zatiaľ čo náklady EASA na dohľad sa vnímali do veľkej miery ako odôvodnené, zainteresované strany vyjadrili obavy, pokiaľ ide o náročnosť splnenia niektorých z požiadaviek týkajúcich sa vykonávania, najmä v prípade menších krajín a prevádzkovateľov. Zjednodušenie a zníženie zaťaženia plánované v posúdení vplyvu z roku 2015 sa ešte neuskutočnilo, ale lepším využívaním nástrojov, ktoré ponúka nariadenie, by sa v strednodobom až dlhodobom horizonte mali znížiť náklady na dodržiavanie predpisov a prevádzkové náklady pre zainteresované strany.

V záujme ďalšieho zvýšenia efektívnosti existujúceho rámca **by sa malo vynaložiť väčšie úsilie na vytvorenie menej normatívneho regulačného rámca, ktorý by bol vo väčšej miere založený na výsledkoch.** Ďalej by sa mala väčšia **pozornosť venovať posudzovaniu vplyvu nových požiadaviek vyvinutých v rámci nariadenia na náklady,** a to vo vzťahu k zainteresovaným stranám (s osobitným zameraním na malé subjekty).

Nariadenie je celkovo vnútorne aj navonok koherentné. Len v malom počte osobitných oblastí nie je nariadenie úplne koherentné s regulačným rámcom pre jednotné európske nebo a s niektorými medzinárodnými normami, najmä s normami a odporúčanými postupmi vypracovanými Medzinárodnou organizáciou civilného letectva. Treba sa preto aj naďalej usilovať o zaistenie koherentnosti právnych predpisov Únie v oblasti letectva a lepšieho zosúladenia s normami prijatými na medzinárodnej úrovni.

Pokiaľ ide o vnútornú koherentnosť nariadenia, spätná väzba od zainteresovaných strán bola vo všeobecnosti pozitívna. Niektoré zainteresované strany však poukázali na určité rozdielne výklady vykonávacích predpisov a nesúlady medzi členskými štátmi.

Pokiaľ ide o **pridanú hodnotu EÚ,** EASA si plní svoju úlohu pri zaistení uplatňovania spoločných pravidiel a noriem bezpečnosti letectva a spolupráce v oblasti ochrany životného prostredia, výskumu a inovácií, ako aj svoju úlohu v oblasti medzinárodnej spolupráce.

Nariadením sa dosiahli prínosy, ktoré by nebolo možné dosiahnuť na vnútroštátnej úrovni ani prostredníctvom iných medzinárodných orgánov. Nariadenie sa uprednostňuje v porovnaní so systémom s vyššou mierou fragmentácie, v ktorom existujú rozličné súbory pravidiel na rôznych úrovniach. Kľúčovým prínosom regulačného rámca na úrovni Únie je ustanovenie spoločných požiadaviek v celej Únii.

Nariadenie má navyše pridanú hodnotu v porovnaní s už existujúcim právnym rámcom, a to najmä vzhľadom na jeho širší rozsah pôsobnosti, ktorý zahŕňa významné nové oblasti, ako napríklad bezpilotné vzdušné prostriedky, osvedčovanie pozemného vybavenia ATM a ochranu životného prostredia.

Potreby a požiadavky sektora civilného letectva sa však neustále vyvíjajú a EASA sa musí naďalej prispôbovať týmto potrebám. Niektoré z nových požiadaviek nariadenia

treba ešte zabezpečiť prostredníctvom dodatočných vykonávacích predpisov (napríklad v oblasti pozemnej obsluhy) a niektoré ďalšie nové oblasti bude potrebné riešiť v blízkej budúcnosti [napríklad operácie vo vyššom vzdušnom priestore ⁽¹¹⁾ alebo vývoj technológií v oblasti ATM].

EASA naďalej zohráva významnú a dominantnú úlohu pri harmonizovaní pravidiel, zabezpečení rovnakých podmienok v celej Únii a podpore všetkých aktérov v oblasti európskeho letectva a širokej verejnosti.

EASA je úspešná aj v nadväzovaní vzťahov s medzinárodnými partnermi v oblasti letectva, a to aj v rámci ICAO, čo vedie k vzájomnému uznávaniu činností osvedčovania a dohľadu medzi Úniou a tretími krajinami. Uľahčilo sa tým medzinárodné uznávanie leteckých výrobkov a služieb z Únie. EASA stojí na čele vývoja a zavádzania inovatívnych technológií, okrem iného napríklad bezpilotných lietajúcich systémov a elektrických lietadiel. Preukazuje sa tým aj schopnosť Únie udržiavať si svoju medzinárodnú konkurencieschopnosť.

EASA sa vo svojom úsilí o harmonizáciu pravidiel a zlepšenie spolupráce s medzinárodnými partnermi v oblasti letectva musí konzistentne prispôbovať veľmi zložitému a rýchlo sa meniacemu prostrediu.

Nariadenie aj EASA sa považujú za relevantné pre súčasné a budúce potreby odvetvia letectva. Nariadenie je relevantné pri riešení kľúčových vznikajúcich potrieb, ktoré majú vplyv na bezpečnosť letectva, napríklad nových technológií, digitalizácie a umelej inteligencie.

Existujú však **obavy týkajúce sa spôsobilosti agentúry plniť tieto nové úlohy bez vzniku nepriaznivých vplyvov na jej hlavné úlohy v oblasti bezpečnosti letectva**. Je dôležité posúdiť, či má EASA dostatočné zdroje na plnenie rastúceho počtu úloh.

Inovácie a technický rozvoj majú vplyv na už aj tak zložitú prostredie, v ktorom EASA plní svoje poslanie. Použitie strojového učenia a umelej inteligencie predstavuje základ mnohých nových nástrojov. Takýto vývoj má možný vplyv aj na bezpečnosť letectva, a preto sa mu EASA musí dôsledne venovať. **EASA by mala mať potrebné technické odborné znalosti, zabezpečiť odbornú prípravu svojich pracovníkov a naďalej sa zapájať do príslušných výskumných projektov a inovačných programov.**

EASA by mala vynakladať úsilie s cieľom pripraviť sa na kľúčové zmeny technológií v letectve, ako sú vznikajúce riziká alebo trendy, nové obchodné modely alebo prelomové technológie, a zabezpečiť, aby zručnosti a schopnosti jej zamestnancov, ako aj jej systémy a procesy zodpovedali týmto novým potrebám v oblasti technológií a inovácií.

⁽¹¹⁾ Operácie vo vyššom vzdušnom priestore sú operácie, ktoré sa uskutočňujú vo vyššom vzdušnom priestore, kde je objem vzdušného priestoru zvyčajne nad nadmorskými výškami, v ktorých sa v súčasnosti poskytuje väčšina leteckých dopravných služieb (obvykle letová hladina 550). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa>.

EASA by mala naďalej skúmať nové spôsoby, aby dokázala držať krok so súčasnými technologickými inováciami a správne posudzovať ich vplyv na letectvo. **Ďalej by sa mala využívať trvalá spolupráca s inými agentúrami Únie a organizáciami zapojenými do výskumných a inovačných programov** v záujme obohatenia vedomostí a údajov o nových výrobkoch, technológiách, nových typoch prevádzky a nových obchodných modeloch.

Podporovať by sa mali výskumné projekty týkajúce sa vznikajúcich technológií s cieľom zaistiť, aby zručnosti a schopnosti v rámci EASA aj vnútroštátnych príslušných orgánov boli aktuálne a aby EASA mohla prispievať k bezpečnému a rýchlemu vstupu týchto nových technológií na trh. **Dodatočná regulačná flexibilita by mohla byť prínosom pre skúšanie inovatívnych riešení v bezpečnom prostredí (sandbox).**

4. ZÁVERY

Nariadenie bolo celkovo úspešné a prispelo k bezpečným a efektívnym rovnakým podmienkam pre odvetvie letectva v Únii a k riešeniu environmentálnych aspektov letectva. Vyplýva to najmä z činností EASA v oblasti tvorby predpisov a osvedčovania, ako aj z včasnej a účinnej reakcie na vonkajšie otrasy. Účinnosť konzultácií so zainteresovanými stranami medzi EASA, odvetvím letectva a vnútroštátnymi príslušnými orgánmi sa v priebehu rokov zvýšila. EASA bola takisto do veľkej miery efektívna pri riadnom využívaní dostupného ročného rozpočtu.

EASA aj nariadenie celkovo prispeli k európskej integrácii v oblasti leteckej dopravy, a to s celkovými prínosmi pre bezpečnosť, ochranu životného prostredia, účinnosť a vytvorenie rovnakých podmienok pre odvetvie letectva.