



Брюксел, 12.9.2023 г.  
COM(2023) 524 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**относно оценката на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз  
и на Регламент (ЕС) 2018/1139 относно общи правила в областта на гражданското  
въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на  
Европейския съюз**

## РЕЗЮМЕ

Европейската комисия извърши оценка на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) и на Регламент (ЕС) 2018/1139 относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз <sup>(1)</sup>. В оценката беше оценена ефективността на регламента за постигане на неговите цели, ефикасността, целесъобразността в отговор на нуждите на заинтересованите страни, съгласуваността с други законодателни актове и политически действия на ЕС, както и цялостните предимства от неговото действие на общоевропейско равнище. Бяха оценени и резултатите от работата на ЕААБ спрямо нейните цели, правомощия и задачи. Настоящият доклад се предоставя на Парламента и на Съвета въз основа на член 124 от Регламент (ЕС) 2018/1139. В него са представени констатациите от оценката, като се подчертават постиженията както на ЕААБ, така и на регламента по отношение на общата цел за установяване и поддържане на високо и еднакво ниво на безопасност в гражданското въздухоплаване в Съюза. В доклада също така се посочват областите, в които са необходими подобрения в бъдеще, като осигуряването на подходящо финансиране на дейностите на ЕААБ. Констатациите, представени в настоящия доклад, са доразвити в специален работен документ на службите на Комисията <sup>(2)</sup> и са подкрепени от данни, събрани в проучване, възложено от Комисията за оценка както на ЕААБ, така и на регламента <sup>(3)</sup>.

### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

**Регламент (ЕС) 2018/1139 относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз се прилага от 1 септември 2018 г. Тъй като безопасността е предпоставка за конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването, основната цел на регламента е да се установи и поддържа високо и еднакво ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза. Регламентът също така има за цел, наред с другото, да улесни в областите, обхванати от настоящия регламент,**

---

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета, ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> SWD(2023) 298.

<sup>(3)</sup> Проучване в подкрепа на оценката на работата на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) във връзка с нейните цели, мандат и задачи, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139 — Окончателен доклад, 2023 г.

свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали, да осигури равнопоставеност за всички субекти на вътрешния авиационен пазар, да допринесе за осигуряването на високо, еднакво равнище на защита на околната среда, както и да разпространи в световен мащаб вижданията на Съюза по отношение на стандартите и правилата в гражданското въздухоплаване посредством установяването на подходящо сътрудничество с трети държави и международни организации.

Целите на регламента се постигат, наред с другото, чрез изготвянето, приемането и единното прилагане на изисквания, обхващащи всички ключови области на гражданското въздухоплаване, включително летателната годност, въздушните операции, екипажите, летищата и аеронавигационното обслужване. Регламентът обхваща и новите технологии, по-специално безпилотните летателни апарати (безпилотни летателни системи).

Целите на регламента се постигат главно с помощта на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ), на която са възложени широк кръг от отговорности.

По отношение на географския си обхват регламентът е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави — членки на ЕС. Той се прилага и в Швейцария, Норвегия, Исландия и Лихтенщайн, които са членове на ЕААБ по силата на споразуменията на Съюза, подписани с тези държави <sup>(4)</sup>.

ЕААБ беше създадена първоначално през 2002 г. и започна да функционира през 2003 г.<sup>5</sup>. Оттогава обхватът на компетентността на Съюза и отговорностите на ЕААБ бяха разширени с Регламент (ЕО) № 216/2008 и Регламент (ЕО) № 1108/2009<sup>(6)</sup>. Седалището на ЕААБ е в Кьолн с офиси в Брюксел, Вашингтон, Пекин, Сингапур и Панама.

С регламента беше заменен Регламент (ЕО) № 216/2008 относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност<sup>(7)</sup>. В своята оценка на въздействието от 2015 г.<sup>(8)</sup> в подкрепа

---

<sup>(4)</sup> Споразумението за Европейското икономическо пространство — ЕИП и двустранното споразумение с Швейцария.

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=celex%3A32002R1592>.

<sup>(6)</sup> Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1108&qid=1690983024190>.

<sup>(7)</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

<sup>(8)</sup> SWD (2015) 262 final, 7.12.2015 г.

на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 216/2008 Комисията установи следните **основни проблеми на съществуващата по това време правна рамка:**

- съществуващата регулаторна система изглежда не е била в състояние да идентифицира и смекчава рисковете за безопасността в средносрочен и дългосрочен план;
- съществуващата регулаторна система не е била пропорционална, тъй като е създавала прекомерна тежест, по-специално за по-малките оператори;
- съществуващата регулаторна система не е отговаряла в достатъчна степен на развитието на пазара; и
- съществували са различия в ресурсите между държавите членки, които са създавали потенциални рискове за безопасността и са внасяли недоверие между държавите членки.

Съответно, за да се решат тези проблеми, в оценката на въздействието от 2015 г. бяха набелязани следните **конкретни цели за преразгледания регламент:**

- да се премахнат ненужните изисквания и да се гарантира, че регулаторната рамка е пропорционална на рисковете, свързани с различните видове въздухоплавателни дейности;
- да се гарантира, че новите технологии и развитието на пазара са ефикасно интегрирани и ефективно контролирани;
- да се установи съвместен процес за управление на безопасността между Съюза и неговите държави членки с цел съвместно идентифициране и смекчаване на рисковете за гражданското въздухоплаване;
- да се запълнят пропуските в регулаторната система и да се гарантира нейната съгласуваност, например с политиките в областта на околната среда; и
- да се създаде ефективна работна система за обединяване и споделяне на ресурси между държавите членки и Агенцията.

В регламента се изисква Комисията да извърши оценка на същия не по-късно от 12 септември 2023 г., както и на резултатите от работата на Агенцията във връзка с нейните цели, правомощия и задачи. В регламента също така се изисква Комисията да предаде на Европейския парламент и на Съвета констатациите от тази оценка. Следователно в настоящия доклад първо се представя методиката, използвана от Комисията за извършване на оценката, а след това — основните констатации и заключения от оценката.

## **2. МЕТОДИКА ЗА ОЦЕНЯВАНЕ**

Комисията извърши **оценката в съответствие с насоките си за по-добро регулиране**. В рамките на оценката беше оценена **ефективността** на регламента за постигане на неговите цели, **ефикасността**, **целесъобразността** в отговор на нуждите на

заинтересованите страни, **съгласуваността** с други законодателни и политически действия на ЕС и цялостните предимства от неговото **действие на общоевропейско равнище**. В рамките на оценката бяха оценени и **результатите от работата на ЕААБ спрямо нейните цели, правомощия и задачи**. Оценката обхваща периода между август 2018 г. и декември 2022 г. Често обаче пълни данни са налични само за периода до края на 2021 г. Оценката беше подкрепена от външно помощно проучване<sup>(9)</sup>.

Оценката се **основава на качествени и количествени доказателства**, събрани чрез задълбочено проучване на документация. Допълнителни доказателства бяха събрани чрез интервюта и въпросници, разпространени сред различните значими групи заинтересовани страни (авиокомпаниии, летища, производители на въздухоплавателни продукти, национални органи в областта на въздухоплаването, институции и агенции на равнище ЕС). Организиран бяха освен това два специални семинара с представители на промишлеността и националните органи в областта на въздухоплаването с цел събиране на отзиви от заинтересованите страни.

Въпреки всички усилия, които бяха положени за събиране на достатъчно фактология за оценка на регламента, нямаше възможност да бъдат оценени всички аспекти поради липсата на достатъчно данни. Това се дължи отчасти на факта, че в регламента се изисква Комисията да приеме допълнителни подробни правила в някои нови области, обхванати от него. В някои случаи, например в областта на безпилотните летателни апарати, тази работа е доста напреднала, но в други области, например в наземното обслужване или сертифицирането на наземното оборудване за управление на въздушното движение (УВД)/аеронавигационно обслужване (АНО), работата едва е започнала. Поради това беше невъзможно да се прецени дали чрез регламента са постигнати всички заложен в него цели.

Освен това с регламента бяха въведени доста ограничени промени в сравнение с предшестващия го регламент, поради което заинтересованите страни срещнаха трудности при отделянето на разходите за спазване на новите изисквания, свързани с регламента, от разходите за спазване на вече съществуващите изисквания. Вследствие на това в анализа на ефикасността са използвани несъвършени оценки на тези разходи за спазване на изискванията.

Освен това периодът на оценка беше до голяма степен нетипичен поради въздействието на пандемията от COVID-19 върху въздухоплаването както по време на самата пандемия, така и след това — през настоящия период на възстановяване. Поради пандемията от COVID-19 приходите от превоз на пътници през 2020 и 2021 г. намаляха значително. Летищата са отчели значителни загуби през 2020 г., а дълговете им са се увеличили. Спадът във въздушното движение беше съчетан с ограничената способност на доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАНО) да намалят равнищата на разходите си. ДАНО трябваше да се справят с недостига на приходи, като използват свои собствени ресурси или заеми или чрез увеличение на капитала от страна на

---

<sup>(9)</sup> Извършено от Ramboll et al през 2022—2023 г., ще бъде публикувано заедно с настоящата оценка.

собствениците (които много често са самите държави членки). Равнищата на заетост в сектора на въздухоплаването също спаднаха поради пандемията от COVID-19.

Освен това пандемията засегна пряко способността на Агенцията да прилага регламента, по-специално неговите нови разпоредби. Съответно пандемията значително затрудни настоящата оценка както по отношение на наличието на данни, така и при тълкуването им.

За да осигури повече данни за бъдещите оценки, Комисията направи преглед и предложи преразглеждане на системата за мониторинг и оценка, съдържаща се в оценката на въздействието от 2015 г. В преразгледаната система са взети предвид последните развития и допълнителните видове данни, които станаха достъпни след публикуването на оценката на въздействието от 2015 г. Съответните данни ще се събират ежегодно от ЕААБ, което следва да улесни ефективността и ефикасността на следващата оценка.

Предвид сложността на цялостната правна рамка на Съюза в областта на безопасността на въздухоплаването (която се съдържа главно в многобройните актове за изпълнение и делегирани актове, приети въз основа на регламента), настоящата оценка е съсредоточена върху ролята и въздействието на самия регламент. Поради това настоящата оценка не включва подробна оценка на правилата в различните технически области, обхванати от актовете за изпълнение и делегираните актове.

### 3. КОНСТАТАЦИИ ОТ ОЦЕНКАТА

По отношение на дейностите по изготвяне на правила, когато предлага изисквания и процедури, ЕААБ цели да се придържа към подход, при който се поставят на преден план резултатите. Въпреки това „приобщаващият“ характер на процеса на изготвяне на правила (т.е. постигането на баланс между нуждите и предпочитаните подходи на отрасъла и тези на националните компетентни органи (НКО)) води **в някои случаи до разработването на нормативни правила**. С цел постигане на баланс между правните изисквания и необвързващите и по-гъвкави мерки, като приемливи средства за съответствие и материали с насоки, следва да се положат допълнителни усилия.

Някои задачи на ЕААБ, свързани с установяването и намаляването на рисковете за въздухоплаването, се съдържат в законодателното предложение на Комисията относно пакета „Единно европейско небе 2 +“ (ЕЕН 2 +)<sup>(10)</sup>. Такива важни подобрения, свързани с безопасността, включват подобряване на наблюдението на ефективността чрез създаване на по-стабилна взаимна зависимост между органа за преглед на ефективността на ЕЕН и ЕААБ, нарастващата роля на управителния орган на мрежата (създаване на стимули за намаляване на въздействието върху околната среда) и новите

---

<sup>(10)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii\\_bg](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_bg)

правила за предоставяне на обща информационна услуга за безпилотни авиационни операции. За съжаление законодателният процес относно ЕЕН 2 + все още продължава.

Що се отнася до резултатите на ЕААБ по отношение на безопасността, положителните резултати се дължат предимно на дългогодишната ефективност на дейностите на ЕААБ в областта на изготвянето на правила, сертифицирането и стандартизацията, а не на специфичното въздействие на регламента.

През отчетния период секторът на въздухоплаването беше изправен пред три големи кризи (пандемията от COVID-19, оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС и агресивната война на Русия срещу Украйна), на които ЕААБ успя да реагира ефективно и ефикасно.

Като цяло **резултатите на ЕААБ по отношение на дейностите по изготвяне на правила, сертифициране и стандартизация са до голяма степен положителни.** Пандемията от COVID-19 обаче оказва въздействие върху дейностите на Агенцията, като я принуди да се съсредоточи върху тези нови предизвикателства и я отклони от обичайната ѝ работа.

**Счита се, че регламентът е причина за увеличаване на разходите за заинтересованите страни** (главно поради новите изисквания и регламентите за изпълнение и делегираните регламенти). Въпреки това заинтересованите страни установиха ползи от гледна точка на повишената безопасност. Заинтересованите страни имаха различни мнения относно пропорционалността на разходите и ползите от регламента.

Консултациите на консултативните органи на ЕААБ станаха по-ефективни. **Подобрият подход на сътрудничество доведе до значителни подобрения във функционирането на структурата на ЕААБ за консултации** и отношенията между ЕААБ и националните компетентни органи.

Като цяло регламентът е **ефективен за постигането на целите си.** Въпреки ограниченията на констатациите от настоящата оценка, налице са убедителни данни, че ЕААБ и регламентът са допринесли за европейската интеграция в областта на въздушния транспорт, което е довело до значителни ползи за безопасността, ефективността, околната среда и по-голяма равнопоставеност за въздухоплавателната промишленост.

Въпреки някои установени области за подобрене (напр. необходимост от последователно хармонизиране на правилата във всички области на безопасността на въздухоплаването) заинтересованите страни в областта на въздухоплаването в Съюза считат, че цялостното качество на безопасност на въздухоплаването в Съюза е много високо. ЕААБ е изпълнявала основните си задачи, определени в регламента: т.е. дейностите по сертифициране на продукти, създаване на правила и стандартизация като цяло се смятат за ефективни с някои незначителни забележки (напр. твърде дълъг процес на изготвяне на правила в сравнение с бързия темп на технологичното

развитие). Освен това ЕААБ е запазила ефективността си въпреки постоянните ограничения на ресурсите от 2018 г. насам, отчасти защото е имала възможност да наеме на ранен етап персонал с висока степен на експертен опит, който е допринесъл със своите знания и ефективност.

Освен това ЕААБ се е доказала като ефективна с действията си в отговор на независещи от нея и неотложни обстоятелства, включително от политически характер: получени са множество положителни отзиви относно ролята на ЕААБ по време на оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза, гарантирането на безопасни летателни операции по време на пандемията от COVID-19 и в периода след пандемията или при нейната реакция на агресивната война на Русия срещу Украйна.

Въпреки че с регламента на ЕААБ се възлага много важна роля в подкрепа на изпълнението, съществуващите ограничения по отношение на ресурсите ограничават способността на ЕААБ да изпълнява изцяло тези задачи. Поради това бъдещото работно натоварване на ЕААБ следва да бъде внимателно оценено с оглед на ограничените ѝ ресурси. **В регламента не се дава приоритет на различните дейности на ЕААБ и не се прави пряка връзка с нейните ресурси.** Например за задачите на Агенцията в областта на иновациите и научните изследвания се изисква баланс между управлението на настоящите основни задачи на ЕААБ и необходимостта да се работи в други области в бъдеще.

Доказано е, че ЕААБ и регламентът осигуряват хармонизирана регулаторна рамка, която допринася за високо равнище на безопасност и с която се гарантира, че всички оператори се придържат към едни и същи стандарти. ЕААБ също така допринесе за стандартизацията на нормативната уредба в Съюза, което доведе до по-голямо сътрудничество и координация между националните компетентни органи.

Същевременно, за да може ЕААБ и занапред да реагира ефективно на независещи от нея предизвикателства и да участва пълноценно в по-широките цели на политиката на ЕС (напр. целите в областта на околната среда), **от съществено значение е Агенцията да разполага с достатъчно ресурси от гледна точка на персонал и финансиране**, да използва разумно ограничените си ресурси и да съобразява задачите си с поставените приоритети.

Прилаганият от ЕААБ **подход, съсредоточен върху резултатите**, е от съществено значение за постигането на целите на регламента. Същевременно нуждата от по-добър баланс между правната сигурност и гъвкавостта на изискванията, която вече беше посочена в оценката на въздействието от 2015 г. като един от проблемите на съществуващата рамка, все още не е напълно посрещната.

Независимо че е налице широк консенсус между заинтересованите страни (и в рамките на самата ЕААБ) относно необходимостта от прилагане на подход, който е съсредоточен върху резултатите и е по-малко предписателен, все още съществува известна съпротива срещу такъв подход. Заинтересованите страни от авиационния сектор предпочитат правила, които са съсредоточени върху резултатите/не са

предписателни, но органите предпочитат по-скоро повече предписателност, тъй като това осигурява по-голяма правна сигурност.

Въвеждането на по-голяма гъвкавост при изготвянето на правилата би направило ЕААБ по-ефективна в този процес. В това отношение следва да се отбележи, че изготвените от ЕААБ материали с насоки помагат да се гарантира хармонизирано прилагане на разпоредбите.

**Консултациите със заинтересованите страни в рамките на консултативните органи на ЕААБ са до голяма степен ефективни** и ЕААБ играе ключова роля за спазването на надлежащия процес, когато се консултира с всички съответни заинтересовани страни без ad hoc промени в процедурите.

В отзивите на заинтересованите страни се подчертава, че **отношенията в рамките на консултативните органи на ЕААБ са се подобрили значително през годините**, като се преминава от съревнование към сътрудничество. За да подобри още повече ефективността на консултациите със заинтересованите страни, през 2022 г. ЕААБ започна преглед на дейностите на консултативните органи, което доведе до създаването на допълнителни групи, съсредоточени върху конкретни теми.

Значението на участието на заинтересованите страни на ранен етап (т.е. чрез групи за изготвяне на правила и други тематични групи) се признава като цяло от ЕААБ, националните компетентни органи и заинтересованите страни от сектора на въздухоплаването. Независимо от това **по-целенасочените консултации със заинтересованите страни извън консултативните органи биха могли допълнително да подобрят ефективността на механизма за консултации на ЕААБ.**

По отношение на **ефикасността** ЕААБ като цяло успешно е усвоявала предоставяните ѝ финансови ресурси. От друга страна, обхватът на задачите на ЕААБ беше разширен (и продължава да се разширява), докато при ресурсите невинаги се отчита съответното увеличение. Това поставя предизвикателство пред изпълнението на задачите на ЕААБ в дългосрочен план.

ЕААБ успява да поддържа висока степен на изпълнение на бюджета, като използва наличните годишни финансови ресурси през годините. Пандемията от COVID-19 оказва значително въздействие върху дейностите на ЕААБ и приходите ѝ от такси и налози. Агресивната война на Русия срещу Украйна и оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза също оказва въздействие върху оперативните ресурси на ЕААБ, като я принудиха да се реорганизира в съответствие с тези нови приоритети и да адаптира/обучи персонала си предвид новите предизвикателства в областта на въздухоплаването.

Отделно от пандемията от COVID-19, **ЕААБ среща постоянен спад в броя на персонала** (еквиваленти на пълно работно време — ЕПРВ), което превърна изпълнението на задачите ѝ в предизвикателство. Според оценката на въздействието от 2015 г. въвеждането на регламента би наложило увеличаване на щата, но

**действителният брой на ЕПРВ в ЕААБ през периода на оценката всъщност е намалял.** Това намаление е особено забележимо предвид разширяването на задачите на ЕААБ.

Субсидията за ЕААБ от Съюза не отчита непредвидени нововъзникващи нужди. **Нужно е да се прецени дали вноската на Съюза остава достатъчна за финансиране на задачите на ЕААБ.** Това налага ЕААБ да търси финансиране за тези дейности от другаде (напр. чрез други програми на ЕС за финансиране, като Механизма за свързване на Европа). Поради нововъзникващите задачи на ЕААБ ще е нужен задълбочен анализ на нейната способност да ги изпълнява ефективно. **Необходимо е също ЕААБ да се подготви за непредвидени събития, които могат да окажат въздействие върху нейните операции и потоци от приходи.**

ЕААБ е доказала способността си да използва ефективно годишния си бюджет и да генерира приходи чрез своите дейности, но нарастващият брой задачи налага оценка по отношение на наличието на необходимите ресурси. Съответно възниква **въпросът дали не е по-добре Съюзът да се обслужва от агенция, която се финансира изцяло от таксите на потребителите.**

Обсъждането на дългосрочните финансови нужди на ЕААБ е тясно свързано с **текущото обсъждане относно бюджета на ЕААБ за периода 2025—2027 г.,** при което ЕААБ е изправена пред важни предизвикателства за балансиране на бюджета си, произтичащи, наред с другото, от увеличените разходи, вследствие инфлацията, и необходимостта от актуализиране на ИТ инфраструктурата на ЕААБ. Предвид тези краткосрочни бюджетни ограничения, произтичащи от ограниченията по настоящата многогодишна финансова рамка (МФР) за периода 2021—2027 г., ЕААБ ще трябва да обмисли как да реорганизира и преустрои настоящите си методи на работа.

Освен въпроса за финансовото участие на Съюза, друг важен елемент в този контекст е **степената на гъвкавост в щатното разписание на ЕААБ** за длъжности, които се финансират чрез такси и налози на потребителите. Понастоящем щатното разписание, в което се определя броят на длъжностите на ЕААБ в организацията, независимо от източника на финансиране, не позволява на ЕААБ да генерира устойчиви приходи от такси от нови заявления, участие в програми на ЕС, финансирани чрез такси, или други услуги (например в области като оператори от трети държави или организиране на събития), тъй като ЕААБ няма право да наема повече персонал за тези задачи. Едно по-гъвкаво щатно разписание би могло също така да улесни набирането на специалистите, които са необходими за задачи като проекти за сертифициране, научни изследвания и иновации или специфични задачи, възложени на ЕААБ съгласно предстоящия регламент Refuel — сектор „Авиация“ (напр. по отношение на стандартите за горивата, екологичното етикетиране или задачите за докладване относно устойчивите горива).

Поради това в **щатното разписание на ЕААБ следва да се предвиди необходимата финансова гъвкавост.**

**Счита се, че регламентът води до повече разходи за по-голямата част от заинтересованите страни,** главно поради увеличаването на новите изисквания и на регламентите за изпълнение и делегираните регламенти. От друга страна, **заинтересованите страни също установиха ползи от гледна точка на повишената безопасност.** Макар разходите на ЕААБ за надзор да се считат до голяма степен за обосновани, заинтересованите страни изразиха опасения относно трудностите при спазването на някои от изискванията за прилагането на мерките за безопасност, по-специално от по-малките държави и оператори. Опростяването и намаляването на тежестта, предвидени в оценката на въздействието от 2015 г., все още не е осъществено, но по-доброто използване на инструментите, предлагани от регламента, следва да намали разходите за изпълнение на изискванията и оперативните разходи за заинтересованите страни в средносрочен до дългосрочен план.

За да се повиши още повече ефективността на съществуващата рамка, следва да се **положат повече усилия за разработване на регулаторна рамка, която да бъде по-малко предписателна и повече съсредоточена върху резултатите.** Освен това следва да се **обърне повече внимание на оценката на въздействието на новите изисквания,** които са разработени в рамката на регламента, по отношение на заинтересованите страни (като се поставя по-специално акцент върху малките субекти).

**Като цяло регламентът е съгласуван във вътрешен и външен план.** Само в няколко специфични области той не е напълно съгласуван с регулаторната рамка на ЕЕИ и с някои международни стандарти, по-специално стандартите и препоръчителните практики, разработени от Международната организация за гражданско въздухоплаване. Необходими са следователно още усилия, за да се гарантира съгласуваност на законодателството на Съюза в областта на въздухоплаването и по-добро привеждане в съответствие със стандартите, приети на международно равнище.

Отзивите на заинтересованите страни относно вътрешната съгласуваност на регламента като цяло бяха положителни. Някои субекти обаче отбелязаха известни различия в тълкуването на правилата за прилагане и несъответствия между държавите членки.

Що се отнася до **предимствата от действията на общоевропейско равнище,** ЕААБ изпълнява ролята си за осигуряване на прилагането на общи правила и стандарти за безопасност на въздухоплаването и сътрудничество в областта на опазването на околната среда, научните изследвания и иновациите, както и ролята си в международното сътрудничество.

**Регламентът носи ползи, които не биха могли да бъдат постигнати на национално равнище или чрез други международни органи.** Наличието на регламента е за предпочитане пред една разпокъсана система с различен набор от правила на различни равнища. Основно предимство от наличието на регулаторна рамка на равнище Съюз е осигуряването на общи за целия Съюз изисквания.

Регламентът има предимства и в сравнение с вече съществуващата правна рамка, главно поради разширения му обхват, който включва важни нови области като

безпилотните въздухоплавателни средства, сертифицирането на наземното оборудване за УВД и опазването на околната среда.

Въпреки това **нуждите и изискванията на сектора на гражданското въздухоплаване непрекъснато се развиват и ЕААБ трябва да продължи да се адаптира** към тях. Някои от новите изисквания на регламента все още трябва да бъдат изпълнени чрез допълнителни правила за прилагане (напр. относно наземното обслужване), а в близко бъдеще ще трябва да бъдат разгледани някои други нови области (напр. операции в горното въздушно пространство (Higher Airspace Operations — НАО)<sup>(11)</sup> или технологично развитие в областта на УВД).

ЕААБ продължава да играе важна и водеща роля за хармонизирането на правилата, като гарантира равнопоставеност в целия Съюз и подкрепя всички участници в европейското въздухоплаване и обществеността като цяло.

ЕААБ постигна успех и в установяването на отношения с международни партньори в областта на въздухоплаването, включително в Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), което доведе до взаимно признаване на дейностите по сертифициране и надзор между Съюза и трети държави. Това улесни приемането в международен план на продуктите и услугите на Съюза в областта на въздухоплаването. ЕААБ е в авангарда на разработването и прилагането на иновативни технологии, като безпилотни летателни системи и електрически въздухоплавателни средства, както и други. Тя също така е пример за способността на Съюза да поддържа своята конкурентоспособност в международен план.

В усилията си да хармонизира правилата и да засили сътрудничеството с международните партньори в областта на въздухоплаването ЕААБ трябва последователно да се адаптира към една много сложна и бързо променяща се среда.

Смята се, че и **регламентът, и ЕААБ могат да отговорят на** настоящите и бъдещите нужди в сектора на въздухоплаването. Регламентът е от значение за посрещането на ключови нововъзникващи нужди, които влияят на безопасността на въздухоплаването, в областта на новите технологии, цифровизацията и изкуствения интелект.

Съществуват обаче **опасения относно способността на Агенцията да изпълнява тези нови задачи без това да влияе на изпълнението на основните ѝ задачи, свързани с безопасността на въздухоплаването**. Важно е да се прецени дали ЕААБ разполага с достатъчно ресурси, за да изпълнява нарастващия си брой задачи.

Иновациите и технологичното развитие оказват въздействие върху вече сложната среда, в която ЕААБ осъществява своите дейности. Използването на машинно самообучение и изкуствен интелект са в основата на много нови инструменти. Тези

---

<sup>(11)</sup> НАО са операции, извършвани в горното въздушно пространство, което обикновено се намира по-високо от надморската височина, на която понастоящем се предоставят по-голямата част от въздухоплавателните услуги (обикновено полетно ниво 550). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa> .

развития е възможно да имат и последици за безопасността на въздухоплаването, поради което ЕААБ трябва да ги анализира внимателно. **ЕААБ следва да разполага с необходимия технически експертен опит, да обучава своя персонал и да продължава да участва в съответните научноизследователски проекти и програми за иновации.**

**ЕААБ следва да продължи усилията си за подготовка за ключовите технологични промени във въздухоплаването, като нововъзникващи рискове или тенденции, нови бизнес модели или революционни технологии, и да гарантира, че уменията и компетентностите на персонала ѝ, както и системите и процесите ѝ отговарят на тези нови нужди в областта на технологиите и иновациите.**

ЕААБ следва да продължи да проучва нови начини да върви в крак с най-новите технологични иновации и правилно да анализира въздействието им върху въздухоплаването. **Непрекъснатото сътрудничество с други агенции и организации на Съюза, участващи в програми за научни изследвания и иновации, следва да се използва по-широко** за обогатяване на знанията и данните за нови продукти, технологии, нови видове операции и нови бизнес модели.

**Научноизследователските проекти в областта на нововъзникващите технологии следва да бъдат насърчавани, за да се гарантира, че уменията и компетентностите в ЕААБ, както и в националните компетентни органи, са актуални, и че ЕААБ е в състояние да допринесе за безопасното и бързо навлизане на тези нови технологии на пазара. Осигуряването на допълнителна регулаторната гъвкавост би било от полза за изпитването на иновативни решения в безопасна среда (лаборатории).**

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

Прилагането на регламента беше като цяло успешно и той допринесе за **безопасността, ефективността и равнопоставеността в сектора на въздухоплаването на Съюза и за решаването на някои екологични аспекти на въздухоплаването.** Това се дължи най-вече на дейностите на ЕААБ по изготвяне на правила и сертифициране, както и на навременната и ефективна реакция при външни сътресения. През годините консултациите със заинтересованите страни — ЕААБ, сектора на въздухоплаването и националните компетентни органи (НКО) — са станали по-ефективни. ЕААБ също така до голяма степен е използвала ефективно и целесъобразно наличния си годишен бюджет.

Като цяло **както ЕААБ, така и регламентът са допринесли за европейската интеграция в областта на въздушния транспорт** и са осигурили общи ползи за безопасността, опазването на околната среда, ефективността и създаването на равнопоставеност в сектора на въздухоплаването.