EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 28.9.2022
COM(2022) 486 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o výkonu pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci svěřené Komisi nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví a o změně nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o výkonu pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci svěřené Komisi nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví a o změně nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91

1. ÚVOD

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 *o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91*[1] stanoví právní základ pro vytvoření agentury EASA, vymezuje její pravomoci a stanoví rozsah společných požadavků na bezpečnost letectví. Nařízení zahrnuje prvky zaměřené na zlepšení výkonnosti leteckého systému Evropské unie.

Podle čl. 128 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139 je Evropská komise zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, které podrobně popisují, jak splnit základní požadavky uvedeného nařízení.

V souladu s čl. 128 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139 je Evropská komise oprávněna přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v těchto článcích:

- Článek 19: Letová způsobilost a ochrana životního prostředí
- Článek 28: Posádky letadel
- Článek 32: Letecký provoz
- Článek 39: Letiště
- Článek 47: Uspořádání letového provozu a letové navigační služby (ATM/ANS)
- Článek 54: Řídící letového provozu
- Článek 58: Bezpilotní letadla
- Článek 61: Letadla používaná provozovatelem ze třetí země ve směru do Unie, v rámci Unie nebo ve směru z Unie
- Čl. 62 odst. 13: Osvědčování, dozor a vynucování
- Čl. 68 odst. 3: Uznávání osvědčení vydaných třetí zemí
- Čl. 84 odst. 4: Pokuty a penále
- Článek 105: Pravomoci odvolacího senátu
- Článek 106: Členové odvolacího senátu.

[1] Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD ZPRÁVY

Vypracování této zprávy je požadováno dle čl. 128 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139.

Podle tohoto článku Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období, tedy před datem 11. prosince 2022.

3. VÝKON PŘENESENÉ PRAVOMOCI

3.1 Využití přenesení pravomoci Evropskou komisí

Evropská komise využila přenesení pravomoci v těchto oblastech:

- 2019
  a) bezpilotní systémy a
  b) ochrana životního prostředí.
- 2020
  a) počáteční letová způsobilost;
  b) osvědčení pilotů vydaných třetí zemí;
  c) bezpilotní systémy
  d) služby řízení provozu na odbavovací ploše;
  e) společný evropský systém klasifikace rizik a
  f) bezpečnost dráhy a letecké údaje.
- 2021
  a) počáteční letová způsobilost;
  b) odkazy na ustanovení ICAO v nařízení (EU) 2018/1139.
- 2022
  a) počáteční letová způsobilost;
  b) provoz za každého počasí.

Od vstupu v platnost čl. 128 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139 dne 11. září 2018 a ke dni vypracování této zprávy přijala Komise celkem třináct nařízení v přenesené pravomoci.

3.2 Přijatá nařízení v přenesené pravomoci

a) Dne 12. března 2019 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945[2]. Toto nařízení obsahuje technické požadavky na třídy bezpilotních systémů (UAS), elektronickou identifikaci bezpilotních systémů a na provozovatele bezpilotních systémů ze třetích zemí. Konkrétně toto nařízení definuje nové právní předpisy EU pro harmonizaci trhu, které budou muset bezpilotní systémy provozované v kategorii „otevřené“ splňovat, a dále podmínky pro provoz bezpilotních systémů prováděný provozovatelem ze třetí země. Shoda se prokazuje umístěním označení CE a třídy

[2] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí (Úř. věst. L 152, 11.6.2019, s. 1).

bezpilotního systému na bezpilotní systém, splňuje-li základní technické požadavky. Toto nařízení by mělo přispět k řešení obav občanů týkajících se bezpečnosti, soukromí, ochrany údajů a ochrany životního prostředí. Očekává se, že zvýší úroveň bezpečnosti provozu bezpilotních systémů, harmonizuje právní předpisy mezi členskými státy EU a vytvoří trh EU, díky kterému se sníží náklady na bezpilotní systémy a který umožní přeshraniční provoz.

b) Dne 12. března 2019 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/897[3]. Toto nařízení se týká zahrnutí ověřování souladu založeného na riziku do přílohy I nařízení (EU) č. 748/2012[4] (část 21) s cílem zlepšit účinnost, transparentnost a předvídatelnost certifikačního postupu. Zahrnuje určitá výběrová kritéria, aby bylo možné určit, která prokazování souladu by měla agentura EASA ověřovat. Kromě toho toto nařízení umožňuje výrobním organizacím požádat příslušný orgán o výjimky z požadavků na ochranu životního prostředí pro konkrétní motory nebo letadla. Tato možnost výjimek vychází z požadavků na ochranu životního prostředí obsažených v příloze 16 Chicagské úmluvy. Toto nařízení rovněž opravuje některé nesrovnalosti mezi nařízením (EU) č. 748/2012 a nařízením (EU) 2018/1139, pokud jde o obsah certifikační předpisové základny a postup oznamování.

c) Dne 28. ledna 2020 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/570[5]. Toto nařízení se týká změny a opravy nařízení (EU) č. 748/2012 (část 21) za účelem sladění pravidel zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení s nařízením (EU) č. 1321/2014[6]. Konkrétněji, vzhledem k tomu, že ustanovení týkající se osvědčení letové způsobilosti, schválení návrhu oprav a povolení k letu stanovená v příloze I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 odkazují pouze na přílohu I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014, je uvedená příloha I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 pozměněna tak, aby se její ustanovení přizpůsobila nové struktuře příloh nařízení (EU) č. 1321/2014.

---

[3] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/897 ze dne 12. března 2019, kterým se mění nařízení (EU) č. 748/2012, pokud jde o zahrnutí ověřování souladu založeného na riziku do přílohy I a uplatňování požadavků na ochranu životního prostředí (Úř. věst. L 146, 5.6.2019, s. 116).

[4] Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012 , kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).

[5] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/570 ze dne 28. ledna 2020, kterým se mění a opravuje nařízení (EU) č. 748/2012, pokud jde o uvedení pravidel pro zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení do souladu s nařízením (EU) č. 1321/2014 (Úř. věst. L 132, 27.4.2020, s. 1).

[6] Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

d) Dne 4. března 2020[7] přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/723. Toto nařízení se týká uznávání osvědčení a jiných dokladů osvědčujících soulad s pravidly civilního letectví vydanými v souladu s právními předpisy třetí země, přičemž současně zajišťuje úroveň bezpečnosti, která je rovnocenná úrovni bezpečnosti stanovené v nařízení (EU) 2018/1139, včetně podmínek a postupů pro získání a udržení nezbytné důvěry v regulační systémy třetích zemí. Podle nařízení (EU) č. 1178/2011[8], které uvádí podmínky pro uznávání průkazů způsobilosti ze třetích zemí, mohou členské státy v současné době uznat (za určitých podmínek) průkaz způsobilosti pilota vydaný třetí zemí, popřípadě držitel takového průkazu způsobilosti třetí země může při podání žádosti o průkaz získat zápočet. Tento zápočet se v současnosti určuje na základě doporučení schválené organizace pro výcvik. Tímto nařízením se zavádějí „ohlášené organizace pro výcvik“ a aktualizují pravidla týkající se uznávání průkazů způsobilosti ze třetích zemí, aby tyto organizace mohly udělovat zápočty držitelům průkazů způsobilosti třetích zemí, kteří žádají o vydání průkazu způsobilosti podle právního rámce Unie.

e) Dne 27. dubna 2020 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1058[9]. Toto nařízení v dodatku 1 přílohy nařízení (EU) 2019/947 zavádí dva standardní scénáře, které vymezují podmínky, za nichž mohou provozovatelé bezpilotních systémů po předložení prohlášení příslušnému orgánu zahájit provoz. Kromě toho se tímto nařízením začleňují do přílohy nařízení (EU) 2019/945 dvě nové části zahrnující technické požadavky, které musí bezpilotní systémy splňovat, aby mohly být provozovány v souladu se standardním scénářem, a dále se zavádějí dvě nové třídy bezpilotních systémů – třídy C5 a C6. Podmínky pro provoz podle standardního scénáře vycházejí z provozních zkušeností některých členských států a byly ověřeny na základě posouzení rizika specifické kategorie provozu (SORA).

f) Dne 9. června 2020 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/1234[10]. Toto nařízení stanoví požadavky orgánů na certifikaci a dohled nad poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše, požadavky na jejich organizaci, požadavky na provoz na odbavovací ploše a požadavky na školení personálu zapojeného do poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše. Cílem tohoto nařízení je doplnit požadavky na letištní provoz začleněním provozu na odbavovací ploše a umožnit

[7] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/723 ze dne 4. března 2020, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro uznávání osvědčení pilotů vydaných třetí zemí a kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011 (Úř. věst. L 170, 2.6.2020, s. 1).

[8] Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

[9] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1058 ze dne 27. dubna 2020, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, pokud jde o zavedení dvou nových tříd bezpilotních systémů (Úř. věst. L 232, 20.7.2020, s. 1).

[10] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1234 ze dne 9. června 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o podmínky a postupy pro prohlášení organizací odpovědných za poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše (Úř. věst. L 282, 31.8.2020, s. 1).

poskytovatelům služeb řízení provozu na odbavovací ploše, aby mohli nabízet své služby na různých letištích v různých členských státech, aniž by museli disponovat více osvědčeními.

g) Dne 6. října 2020 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/2034[11]. Toto nařízení stanoví společný evropský systém klasifikace rizik (ERCS) pro určení bezpečnostního rizika události. Nařízení předpokládá dva kroky, z nichž jeden (krok 1) se týká stanovení hodnot dvou proměnných, závažnosti a pravděpodobnosti, a druhý (krok 2) stanovení skóre bezpečnostního rizika v rámci matice ERCS na základě dvou určených hodnot proměnných. Očekává se, že systém ERCS prostřednictvím tohoto nařízení usnadní integrovaný a harmonizovaný přístup k řízení rizik v rámci evropského leteckého systému, a umožní tak příslušným orgánům členských států a agentuře zaměřit se harmonizovaným způsobem na úsilí o zlepšení bezpečnosti v rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví uvedeného v článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139.

h) Dne 8. října 2020 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/2148[12]. Očekává se, že toto nařízení sníží bezpečnostní rizika spojená s bezpečností dráhy z pohledu letiště a zaměří se zejména na prevenci narušení dráhy a posuzování stavu povrchu dráhy a podávání zpráv. Řeší otázky, jako jsou pozemní srážky, konfigurace dráhy, události související s výskytem cizích předmětů a také údržba vozovek drah. Toto nařízení zavádí nové organizační a provozní požadavky nařízení (EU) č. 139/2014[13], které vycházejí z ustanovení ICAO obsažených zejména v přílohách 14 a 15, a také z bezpečnostních doporučení adresovaných agentuře EASA některými členskými státy. Dále toto nařízení navrhuje změny rámce pro provoz vozidel na letištích, včetně oprávnění řidičů a přizpůsobení vozidel pohybujících se na provozní ploše určitým bezpečnostním předpokladům za účelem zajištění bezpečnosti dráhy. S tím souvisí také návrh nového požadavku týkajícího se komunikací a návrh ohledně kontroly chodců na letišti. Kromě toho obsahuje toto nařízení všechny nezbytné požadavky na podporu používání nového globálního formátu hlášení (GRF) o stavu povrchu dráhy, včetně změn obsahu formulářů METAR a SNOWTAM a mimořádného hlášení z letadla. Očekává se, že nařízení zvýší bezpečnost tím, že sníží počet událostí souvisejících s bezpečností dráhy z pohledu letiště, a zlepší harmonizaci díky zavedení nových společných požadavků, které v současné době neexistují. Zajišťuje sladění stávajícího

[11] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2034 ze dne 6. října 2020, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014, pokud jde o společný evropský systém klasifikace rizik (Úř. věst. L 416, 11.12.2020, s. 1).
[12] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2148 ze dne 8. října 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o bezpečnost dráhy a letecká data (Úř. věst. L 428, 18.12.2020, s. 10).
[13] Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 44, 14.2.2014, s. 1).

regulačního rámce EU pro letiště s příslušnými ustanoveními ICAO týkajícími se letišť, uvedenými v přílohách 14 a 15, PANS-ATM a PANS-Aerodromes.

i) Dne 21. prosince 2020 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/699[14]. Toto nařízení se zabývá bezpečnostními riziky souvisejícími s jevy stárnutí konstrukcí velkých letounů. Mezi tato rizika patří únava základních částí konstrukce, rozsáhlá únavová poškození, koroze, únava vlivem změn a oprav a pokračující provoz při nebezpečné míře únavových trhlin. Očekává se, že toto nařízení zajistí, aby držitelé schválení návrhu nebo žadatelé o typová osvědčení, doplňková typová osvědčení (STC), konstrukční změny a schválení oprav získali nezbytné údaje, vytvořili postupy, instrukce a příručky týkající se poruch způsobených stárnutím konstrukce v důsledku koroze a únavy a zpřístupnili je těm, kteří se jimi musí řídit (provozovatelům). Od tohoto nařízení se rovněž očekává, že sníží rizika spojená s nejistotou ohledně právního postavení instrukcí pro zachování letové způsobilosti (ICA), a zabrání tak tomu, aby v pravidlech zůstal prostor pro výklad, který by vedl k rozdílné aplikaci instrukcí ICA a způsobil možná bezpečnostní rizika. Za tímto účelem toto nařízení objasňuje, že instrukce ICA jsou součástí typového osvědčení a slučuje požadavky na vedení záznamů, na příručky a instrukce ICA uvedené v různých hlavách do jediného požadavku (v hlavě A). Očekává se, že toto nařízení zlepší harmonizované provádění instrukcí pro zachování letové způsobilosti (ICA) mezi držiteli schválení návrhu, pokud jde o identifikaci, schvalování, formu provedení a dostupnost instrukcí ICA pro koncové uživatele, a zajistí snížení těchto bezpečnostních rizik pro stávající i budoucí flotily velkých letounů.

j) Dne 7. dubna 2021 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/1087[15] a nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2021/1088[16]. Tato dvě nařízení sjednocují právní rámec EU se standardy a doporučenými postupy organizace ICAO obsaženými v příloze 16 Chicagské úmluvy. V únoru 2019 navrhl výbor ICAO pro ochranu životního prostředí v letectví (CAEP) zlepšení a aktualizace stávajících standardů a doporučených postupů pro hluk, emise z letadlových motorů a emise CO_2 z letadel, včetně nových regulačních úrovní emisí pevných částic netěkavých látek pro letadlové motory. Rada ICAO přijala konečné změny dne 11. března 2020[17]. Tato nařízení tedy mění článek 9 „Hlavní požadavky“ nařízení (EU) 2018/1139, článek 9 „Výrobní organizace“ nařízení

[14] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/699 ze dne 21. prosince 2020, kterým se mění a opravuje nařízení (EU) č. 748/2012, pokud jde o instrukce pro zachování letové způsobilosti, výrobu letadlových částí, které mají být použity během údržby, a o zohlednění aspektů stárnutí letadel v průběhu certifikace (Úř. věst. L 145, 28.4.2021, s. 1).

15 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1087 ze dne 7. dubna 2021, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, pokud jde o aktualizaci odkazů na ustanovení Chicagské úmluvy (Úř. věst. L 236, 5.7.2021, s. 1).

[16] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1088 ze dne 7. dubna 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 748/2012, pokud jde o aktualizaci odkazů na požadavky na ochranu životního prostředí (Úř. věst. L 236, 5.7.2021, s. 3).

[17] Na páté schůzi 219. zasedání.

Komise (EU) č. 748/2012 a jeho přílohu I (část 21). Očekává se, že tato nařízení zajistí vysokou a jednotnou úroveň ochrany životního prostředí a zajistí rovné podmínky všem aktérům v odvětví letectví.

k) Dne 10. prosince 2021 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/201[18]. Toto nařízení zavádí rámec systému řízení bezpečnosti (SMS) pro projektování a výrobu (část 21) a organizace údržby (část 145), což jsou zbývající dvě oblasti, pro které dosud nebyla příloha 19 ICAO v plném rozsahu provedena do právního rámce EU. Kromě toho příloha II nařízení (EU) 2018/1139 „Hlavní požadavky letové způsobilosti" výslovně vyzývá k tomu, aby organizace zabývající se projektováním, výrobou a údržbou zavedly a udržovaly systém řízení, včetně řízení bezpečnostních rizik, a usilovaly o jeho průběžné zdokonalování, a to i pomocí zřízení systému hlášení událostí. Vytvořením takového rámce členských států se zvýší bezpečnost letectví díky a) stanovení bezpečnostních politik a cílů spojených s dostatečnými zdroji, b) systematické identifikaci nebezpečí a systému řízení rizik, c) systémům zajištění bezpečnosti s ohledem na výkonnost organizací v oblasti bezpečnosti a d) podpoře bezpečnosti a komunikace. Toto nařízení je v souladu s koncepcí regulace v členských státech zavedenou pro jiné oblasti, jako je letecký provoz nebo letiště, případně pro organizace k řízení zachování letové způsobilosti (část CAMO). Sjednocením ustanovení týkajících se členských států ve všech oblastech letectví se zajistí, aby organizace, které musí splňovat požadavky několika členských států v různých oblastech, mohly splnit požadavky jediného členského státu a aby příslušné orgány, které dohlížejí na různé organizace v různých oblastech, mohly plánovat a organizovat své činnosti v oblasti dohledu na základě stejných regulačních zásad.

l) Dne 14. prosince 2021 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/208[19]. Cílem tohoto nařízení je modernizovat regulační rámec letecké dopravy EU pro provoz za každého počasí a výcvik letových posádek tak, aby byla zajištěna nejvyšší úroveň bezpečnosti a současně bylo možné zvýšit efektivitu na základě nejnovějšího technologického pokroku. Pokud jde o provoz za každého počasí, nastavuje toto nařízení vhodnou rovnováhu mezi zásadami založenými na výkonnosti a zásadami vycházejícími z norem, a to podle druhu letového provozu. Pravidla nejsou závislá na technologii a mohou se přizpůsobit budoucím změnám. Nařízení se zabývá všemi příslušnými obory a koordinovaným způsobem aktualizuje pravidla pro provoz za každého počasí v oblasti leteckého provozu, posádek letadel a letišť. Pokud jde o výcvik letových posádek, toto nařízení zdokonaluje stávající povinné požadavky na výcvik a přezkoušení posádek pro provozovatele letecké dopravy. Zabývá se počátečním a opakovacím výcvikem a přezkoušením, podmínkami pro provoz na více než jednom

[18] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/201 ze dne 10. prosince 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 748/2012, pokud jde o systémy řízení a systémy hlášení událostí, jež mají být zřízeny projekčními a výrobními organizacemi, jakož i postupy uplatňované agenturou, a kterým se opravuje uvedené nařízení (Úř. věst. L 33, 15.2.2022, s. 7).

[19] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/208 ze dne 14. prosince 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí (Úř. věst. L 35, 17.2.2022, s. 1).

typu nebo variantě letadla, uznáním předchozího výcviku a přezkoušením prováděným provozovateli neobchodní letecké dopravy a vícepilotním provozem vrtulníků certifikovaných pro jednopilotní provoz. Očekává se, že toto nařízení nákladově efektivním způsobem zachová a zvýší bezpečnost, sníží regulační zátěž, zvýší nákladovou efektivitu, zlepší harmonizaci týkající se provozu za každého počasí (např. s Federálním leteckým úřadem) a v co největší možné míře provede normy a doporučené postupy organizace ICAO.

Před přijetím všech výše uvedených aktů v přenesené pravomoci konzultovala Komise odborníky z členských států i zástupce Evropského parlamentu.

POZNÁMKA: *Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1358 ze dne 2. června 2022, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 748/2012, pokud jde o provádění přiměřenějších požadavků na letadla používaná pro sportovní a rekreační letectví (část 21 Lehká letadla)* bylo přijato dne 2. 6. 2022 a v současné době je po dobu dvou měsíců posuzováno Evropským parlamentem a Radou. Toto nařízení zjednodušuje přístup k certifikaci letadel všeobecného letectví a zavádí možnost předložit jako alternativu k certifikaci prohlášení o shodě konstrukce. Stanoví také možnost prokázat konstrukční a výrobní způsobilost prostřednictvím prohlášení, namísto schválení, přičemž u některých výrobních činností s nízkým rizikem se prokázání způsobilosti výrobního procesu nevyžaduje vůbec. Očekává se, že ubude překážek pro vstup do evropského regulačního systému při současném zachování bezpečnosti letectví a že bude umožněn snazší vývoj nových typů letadel.

4. ZÁVĚR A VÝHLED DO BUDOUCNA

Komise využila své pravomoci a přijala všechna tato nařízení v přenesené pravomoci s cílem zlepšit bezpečnost letectví téměř ve všech provozních oblastech stanovených nařízením (EU) 2018/1139.

Komise vyzývá Evropský parlament a Radu, aby tuto zprávu vzaly na vědomí.

V budoucnu Komise plánuje využít své přenesené pravomoci k dalšímu provádění nařízení (EU) 2018/1139.