ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 28.9.2022 г.
COM(2022) 486 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно упражняването на правомощието за приемане на делегирани актове, предоставено на Комисията по силата на 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

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно упражняването на правомощието за приемане на делегирани актове, предоставено на Комисията по силата на 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

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета *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*[1] осигурява правното основание за създаването на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ); в него се определят компетентностите на ЕААБ и се установява обхватът на общите изисквания за авиационна безопасност. Регламентът обхваща елементите, насочени към подобряване на ефективността на авиационната система на Европейския съюз.

С член 128, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейската комисия се предоставя правомощието да приема делегирани актове, в които подробно се описва как да се спазват съществените изисквания на посочения регламент.

В съответствие член 128, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/1139 Европейската комисия е оправомощена да приема делегирани актове, посочени в:

- член 19: летателна годност и опазване на околната среда;
- член 28: екипаж;
- член 32: въздушни операции;
- член 39: летища;
- член 47: УВД/АНО;
- член 54: ръководители на полети;
- член 58: безпилотни въздухоплавателни средства;
- член 61: въздухоплавателни средства, използвани от оператор на трета държава за полети към, в рамките на или напускащи територията на Съюза;
- член 62, параграф 13: сертифициране, надзор и прилагане;

[1] ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

- член 68, параграф 3: приемане на сертификати, издадени от трети държави;
- член 84, параграф 4: глоби и периодични имуществени санкции;
- член 105: правомощия на Апелативния съвет;
- член 106: членове на Апелативния съвет.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ ЗА ДОКЛАДА

Настоящият доклад е изготвен във връзка с изискването по член 128, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

Съгласно този член Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок, т.е. преди 11 декември 2022 г.

3. УПРАЖНЯВАНЕ НА ДЕЛЕГИРАНЕТО

3.1. Използване на делегирането на правомощия от Европейската комисия

Европейската комисия е използвала делегирането на правомощия в следните области:

- 2019 г.

  а) безпилотни летателни системи; и
  б) опазване на околната среда;

- 2020 г.

  а) първоначална летателна годност;
  б) сертифициране на пилоти, извършено от трети държави;
  в) безпилотни летателни системи;
  г) обслужване по управление на перона;
  д) общата европейска схема за класификация на риска; и
  е) безопасност на пистата и аеронавигационни данни;

- 2021 г.

  а) първоначална летателна годност;
  б) позоваванията на разпоредби на ИКАО в Регламент (ЕС) 2018/1139;

- 2022 г.

  а) първоначална летателна годност;
  б) експлоатация при всякакви метеорологични условия.

Към датата на изготвяне на настоящия доклад, от влизането в сила на член 128, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на 11.9.2018 г., Комисията е приела 13 делегирани регламента.

3.2. Приети делегирани регламенти

а) На 12 март 2019 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2019/945[2]. В този регламент се съдържат техническите изисквания за класовете безпилотни летателни системи (БЛС) и за електронната идентификация на безпилотните летателни системи, както и за операторите от трети държави на безпилотни летателни системи. По-конкретно, в този регламент се определят новото законодателство на ЕС за хармонизиране на пазара, на което трябва да съответстват БЛС, експлоатирани в неограничената категория, и условията за експлоатация на БЛС от оператори от трети държави. Съответствието се доказва, като на БЛС, отговаряща на съществените технически изисквания, се поставя маркировката „CE“ и класът на БЛС. Този регламент следва да допринесе за справяне с опасенията на гражданите относно сигурността, неприкосновеността на личния живот, защитата на личните данни и опазването на околната среда. Очаква се с него да се повиши равнището на безопасност при експлоатацията на БЛС, да се хармонизира законодателството между държавите — членки на ЕС, и да се развие пазар на ЕС, с което ще се намали цената на БЛС и ще се създадат условия за презграничната им експлоатация.

б) На 12 март 2019 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2019/897[3]. Този регламент се отнася до включването на основана на риска проверка на съответствието в приложение I към Регламент (ЕС) № 748/2012[4] (част 21) с цел подобряване на ефективността, прозрачността и предвидимостта в процеса на сертифициране. В него се съдържат определени критерии за подбор, които позволяват да се определи кои доказателства за съответствие следва да бъдат проверени от ЕААБ. Освен това с този регламент се дава възможност на производствените организации да представят пред своите компетентни органи заявления за изключения от изискванията за опазване на околната среда за конкретни двигатели или въздухоплавателни средства. Тази възможност за изключения се основава на изискванията за опазване на околната среда, съдържащи се в приложение 16 към Чикагската конвенция. С този регламент се коригират и някои несъответствия на Регламент (ЕС) № 748/2012 с Регламент

[2] Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията от 12 март 2019 г. относно безпилотните летателни системи и операторите от трети държави на безпилотни летателни системи (ОВ L 152, 11.6.2019 г., стр. 1).

[3] Делегиран регламент (ЕС) 2019/897 на Комисията от 12 март 2019 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 748/2012 по отношение на включването на основана на риска проверка на съответствието в приложение I и прилагането на изискванията за опазване на околната среда (ОВ L 146, 5.6.2019 г., стр. 116).

[4] Регламент (ЕС) № 748/2012 от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1).

(ЕС) 2018/1139 по отношение на съдържанието на основанието за сертифициране на типа и процеса на уведомяване.

в) На 28 януари 2020 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2020/570[5]. Този регламент се отнася до изменението и поправката на Регламент (ЕС) № 748/2012 (част 21) за привеждане на правилата за поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и въздухоплавателните продукти, части и оборудване в съответствие с Регламент (ЕС) № 1321/2014[6] По-конкретно, тъй като разпоредбите, отнасящи се до удостоверенията за летателна годност, одобренията на проект за ремонт и разрешенията за полет, посочени в приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, се отнасят само до приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014, че приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 се изменя, за да се адаптират неговите разпоредби към новата структура на приложенията към Регламент (ЕС) № 1321/2014.

г) На 4 март 2020 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2020/723[7]. Този регламент се отнася до признаването на сертификати и друга документация, които удостоверяват съответствието с правилата за гражданското въздухоплаване и които са издадени в съответствие със законодателството на трета държава и осигуряват равностойно равнище на безопасност спрямо предвиденото в Регламент (ЕС) 2018/1139, включително условията и процедурите за постигане и поддържане на необходимото доверие в регулаторните системи на трети държави. Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011[8], в който са изброени условията за приемане на свидетелства от трети държави, свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава, понастоящем може да бъде прието (при определени условия) от държавите членки или опитът на притежателя на такова свидетелство от трета държава може да бъде признат при кандидатстване за свидетелство. Към настоящия момент това признаване зависи от препоръка от

---

[5] Делегиран регламент (ЕС) 2020/570 на Комисията от 28 януари 2020 г. за изменение и поправка на Регламент (ЕС) № 748/2012 по отношение на привеждането в съответствие на правилата за поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и въздухоплавателните продукти, части и устройства с Регламент (ЕС) № 1321/2014 (ОВ L 132, 27.4.2020 г., стр. 1).

[6] Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и въздухоплавателните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

[7] Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията от 4 март 2020 г. за определяне на подробни правила относно признаването на извършеното от трети държави сертифициране на пилоти и за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 (ОВ L 170, 2.6.2020 г., стр. 1).

[8] Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1).

одобрена организация за обучение. С този регламент се въвеждат „декларираните организации за обучение“ и се актуализират правилата относно приемането на свидетелства от трети държави, за да се позволи на такива организации да признават опита на притежателите на свидетелства от трети държави, които кандидатстват за свидетелство, издадено съгласно правната рамка на Съюза.

д) На 27 април 2020 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2020/1058[9]. С този регламент се въвеждат два основни сценария (ОС) в допълнение 1 към приложението към Регламент (ЕС) 2019/947, в които се определят условията, при които операторите на БЛС могат да започнат експлоатация, след като са подали декларация до компетентния орган. Освен това с него се въвеждат две нови части в приложението към Регламент (ЕС) 2019/945, включително техническите изисквания, на които трябва да отговарят БЛС, за да се експлоатират съгласно ОС, и се установяват два нови класа на БЛС — класове C5 и C6. Условията за изпълнение на ОС се основават на експлоатационния опит на някои държави членки и са валидирани чрез прилагането на оценката на риска при специфични категории експлоатация (SORA).

е) На 9 юни 2020 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2020/1234[10]. С този регламент се установяват изискванията на органите за сертифициране и надзор над доставчиците на услуги по управление на перона, изискванията към тяхната организация, изискванията за експлоатация на перона, както и изискванията за обучение на персонала, участващ в предоставянето на услуги по управление на перона. Този регламент има за цел да се допълнят изискванията за експлоатация на летищата чрез интегриране на експлоатацията на перона и да се даде възможност на доставчиците на обслужване по управление на перона да предлагат услугите си на различни летища и в различни държави членки без необходимостта от множество сертификати.

ж) На 6 октомври 2020 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2020/2034[11]. С този регламент се установява общата европейска схема за класификация на риска (ERCS) за определянето на риска за безопасността от настъпването на дадено събитие. В регламента се предвиждат две стъпки, едната (стъпка 1) е свързана с определянето на стойностите на двете променливи: сериозност и вероятност, а другата стъпка (стъпка 2) се отнася до оценката на риска за

[9] Делегиран регламент (ЕС) 2020/1058 на Комисията от 27 април 2020 г. за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 по отношение на въвеждането на два нови класа безпилотни летателни системи (ОВ L 232, 20.7.2020 г., стр. 1).

[10] Делегиран регламент (ЕС) 2020/1234 на Комисията от 9 юни 2020 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014 по отношение на условията и процедурите за деклариране от страна на организациите, отговарящи за предоставянето на обслужване по управление на перона (ОВ L 282, 31.8.2020 г., стр. 1).

[11] Делегиран регламент (ЕС) 2020/2034 на Комисията от 6 октомври 2020 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата европейска схема за класификация на риска (ОВ L 416, 11.12.2020 г., стр. 1).

безопасност в рамките на матрицата на ERCS въз основа на определените стойности на двете променливи. Чрез този регламент ERCS следва да улесни прилагането на интегриран и хармонизиран подход към управлението на риска в рамките на европейската авиационна система и по този начин да даде възможност на компетентните органи на държавите членки и на Агенцията да съсредоточат усилията си върху подобряването на безопасността по хармонизиран начин като част от Европейския план за авиационна безопасност, посочен в член 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета.

з) На 8 октомври 2020 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2020/2148[12]. Очаква се с този регламент да се намалят рисковете, свързани с безопасността на пистите за излитане и кацане (ПИК), от гледна точка на летището, като вниманието е съсредоточено главно върху предотвратяването на нерегламентираните навлизания на ПИК и върху оценката и докладването на състоянието на повърхността на ПИК. В него се разглеждат въпроси като наземни сблъсквания, конфигурация на пистите, събития, свързани с отломки от чужди предмети, както и поддръжка на настилката на пистата. С този регламент се въвеждат нови организационни и експлоатационни изисквания съгласно Регламент (ЕС) № 139/2014[13], които се основават на разпоредбите на ИКАО, съдържащи се главно в приложения 14 и 15, както и препоръки за безопасност, отправени към ЕААБ от някои държави членки. Освен това с този регламент се предлагат изменения на рамката за експлоатация на превозни средства на летищата, включително издаването на разрешителни на водачите и съответствието на превозните средства, действащи на маневрената площ, с определени предпоставки за безопасност, за да се гарантира безопасността на пистите. Свързано с това е и предложението за ново изискване за комуникациите, както и предложението за контрол на пешеходците на летището. Освен това в този регламент са включени всички необходими изисквания в подкрепа на прилагането на нов глобален формат за докладване (GRF) за състоянието на повърхността на пистата, включително промени в съдържанието на формулярите METAR и SNOWTAM и на специалния доклад от въздухоплавателното средство. Очаква се с регламента да се подобри безопасността, като се намали броят на събитията, свързани с безопасността на пистите, от гледна точка на летището, и да се постигне напредък в хармонизацията в резултат на въвеждането на нови общи изисквания, които понастоящем не съществуват. С него се гарантира

[12] Делегиран регламент (ЕС) 2020/2148 на Комисията от 8 октомври 2020 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014 по отношение на безопасността на пистите за излитане и кацане и аеронавигационните данни (ОВ L 428, 18.12.2020 г., стр. 10).

[13] Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2014 г., стр. 1).

привеждането в съответствие на настоящата регулаторна рамка на ЕС за летищата със съответните свързани с летищата разпоредби на ИКАО от приложения 14 и 15, PANS-ATM и PANS-Aerodromes.

и) На 21 декември 2020 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2021/699[14]. В този регламент се разглеждат рисковете за безопасността, свързани с явленията на стареене в корпусите на големите самолети. Тези рискове включват умора на основния тип конструкция, натрупване на повреди, дължащи се на умора на материала (WFD), корозия, умора от повреди и ремонти и продължителна експлоатация с опасни нива на напукване от умора. Очаква се с този регламент да се гарантира, че притежателите на одобрение на проекта (DAH) или заявителите на типови сертификати (TC), допълнителни типови сертификати (STC), промени в проекта и одобрения за ремонт, ще представят необходимите данни, процедури, инструкции и наръчници, свързани с повреди в стареещите корпуси поради корозия и умора и ще ги предоставят на разположение на тези, които трябва да се съобразят с тях (оператори). Очаква се също така с този регламент да се намалят рисковете, свързани с несигурността на статута на инструкциите за поддържане летателна годност (ICA) и следователно да се избегне възможността за тълкуване на правилата, което да доведе до различия в използването на ICA и до възможни рискове за безопасността. За да се постигне това, в този регламент се пояснява, че ICA са част от типовия сертификат (TC) и изискванията, свързани със съхраняването на данни, наръчниците и ICA в различните подчасти, се обединяват в едно-единствено изискване (в подчаст A). Очаква се с този регламент да се подобри хармонизирането на ICA сред DAH по отношение на идентифицирането, одобрението, форматирането и наличността на ICA за крайните потребители и да се гарантира, че тези рискове за безопасността са намалени както за съществуващите, така и за бъдещите флоти от големи самолети.

й) На 7 април 2021 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2021/1087[15] и Делегиран регламент (ЕС) 2021/1088[16]. С тези два регламента регулаторната рамка на ЕС се привежда в съответствие със стандартите и препоръчителните практики (SARP) на ИКАО, съдържащи се в приложение 16 към Чикагската

---

[14] Делегиран регламент (ЕС) 2021/699 на Комисията от 21 декември 2020 г. за изменение и поправка на Регламент (ЕС) № 748/2012 по отношение на инструкциите за поддържане на летателната годност, производството на части, които да се използват по време на техническото обслужване, и разглеждането на аспектите, свързани със стареенето на въздухоплавателните средства, по време на сертифицирането (ОВ L 145, 28.4.2021 г., стр. 1).

15 Делегиран регламент (ЕС) 2021/1087 на Комисията от 7 април 2021 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета с цел актуализиране на позоваванията на разпоредбите на Чикагската конвенция (ОВ L 236, 5.7.2021 г., стр. 1).

[16] Делегиран регламент (ЕС) 2021/1088 на Комисията от 7 април 2021 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 748/2012 по отношение на актуализирането на позоваванията на изискванията за опазване на околната среда (ОВ L 236, 5.7.2021 г., стр. 3).

конвенция. През февруари 2019 г. Комитетът на ИКАО за защита на околната среда от въздухоплаването (CAEP) предложи подобрения и актуализиране на съществуващите SARP за шум, емисии от двигателите на въздухоплавателните средства и емисии на CO_2 от самолети, включително нови регулаторни нива на нелетливите прахови частици за двигателите на въздухоплавателните средства. Съветът на ИКАО прие окончателните изменения на 11 март 2020 г.[17]. По този начин с посочените регламенти се изменя член 9 „Съществени изисквания“ от Регламент (ЕС) 2018/1139, член 9 „Производствени организации“ от Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията и приложение I към него (част 21). Очаква се с тези регламенти да се осигури високо и еднакво ниво на защита на околната среда и да се предоставят еднакви условия на конкуренция за всички участници в авиационния сектор.

к) На 10 декември 2021 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2022/201[18]. С този регламент се създава рамка за система за управление на безопасността (СУБ) за проектантски и производствени организации (част 21), както и за организации за техническо обслужване (част 145), които са последните две области, в които приложение 19 на ИКАО все още не е напълно транспонирано в регулаторната рамка на ЕС. Освен това в приложение II „Съществени изисквания за летателна годност“ към Регламент (ЕС) 2018/1139 изрично се призовава организациите за проектиране, производство и техническо обслужване да въведат и поддържат система за управление (СУ), включително система за управление рисковете за безопасността, и да се стремят към нейното непрекъснато подобряване, подкрепено от установяването на система за докладване на събития. Със създаването на такава рамка на СУ авиационната безопасност ще се повиши чрез а) установяване на политики и цели за безопасност, свързани с достатъчно ресурси, б) систематично установяване на опасностите и система за управление на риска; в) системи за осигуряване на безопасност, отчитащи ефективността на организациите по отношение на безопасността; и г) повишаване на безопасността и комуникацията. Този регламент е в съответствие с регулаторната концепция на СУ, установена за други области, като въздушни операции или летища, или за организации за управление на поддържането на летателната годност (част CAMO). Чрез привеждане в съответствие на разпоредбите за СУ във всички авиационни области ще се гарантира, че организациите, които трябва да отговарят на няколко изисквания за СУ в различни области, могат да приложат една-единствена СУ и че компетентните органи, които упражняват надзор над

[17] На петото заседание от 219-ата си сесия.

[18] Делегиран регламент (ЕС) 2022/201 на Комисията от 10 декември 2021 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 748/2012 по отношение на системите за управление и системите за докладване на събития, които трябва да бъдат въведени от проектантските и производствените организации, както и процедурите, прилагани от Агенцията, и за поправка на посочения регламент (ОВ L 33, 15.2.2022 г., стр. 7).

различни организации в различни области, могат да планират и организират своите надзорни дейности въз основа на едни и същи регулаторни принципи.

л) На 14 декември 2021 г. Комисията прие Делегиран регламент (ЕС) 2022/208[19]. Целта на този регламент е да се модернизира регулаторната рамка на ЕС в областта на въздухоплаването, приложима по отношение на експлоатацията при всякакви метеорологични условия (AWO) и обучението на летателните екипажи, за да се осигури най-високо ниво на безопасност, като същевременно се даде възможност за повишаване на ефективността въз основа на последните технически постижения. По отношение на AWO с този регламент се установява подходящият баланс между принципите, основани на ефективността, и препоръчителните принципи в зависимост от вида на въздушните операции. Правилата не зависят от технологиите и могат да бъдат адаптирани към бъдещи промени. В регламента се разглеждат всички съответни дисциплини и се актуализират по съгласуван начин правилата, свързани с AWO, в областта на въздушните операции, екипажите и летищата. Що се отнася до обучението на летателните екипажи, с този регламент се подобряват съществуващите изисквания за задължително обучение и проверка за въздушните оператори. В него се разглежда първоначалното и периодичното обучение и проверка, условията за експлоатация на повече от един тип или вариант на въздухоплавателното средство, приемането на предишно обучение и проверка от нетърговски оператори, както и многопилотната експлоатация на вертолети, сертифицирани за еднопилотна експлоатация. Очаква се с този регламент да се повиши безопасността по рентабилен начин и да се осигури поддържането ѝ, да се намали регулаторната тежест, да се увеличи ефективността на разходите, да се подобри хармонизирането по отношение на AWO (напр. с Федералната авиационна администрация) и да се транспонират, доколкото е възможно, стандартите и препоръчителните практики (SARP) на ИКАО.

Преди приемането на всички посочени по-горе делегирани актове Комисията проведе консултации с експерти от държавите членки и с представители на Европейския парламент.

БЕЛЕЖКА: *Делегиран регламент (ЕС) 2022/1358 на Комисията от 2 юни 2022 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 748/2012 за изменение на Регламент (ЕС) № 748/2012 по отношение на прилагането на по-пропорционални изисквания за въздухоплавателните средства, използвани за спортно и развлекателно въздухоплаване (част 21 Light),* беше приет на 2.6.2022 г. и понастоящем се разглежда от Европейския парламент и Съвета в продължение на 2 месеца. С този регламент се предоставя по-облекчен подход към сертифицирането на въздухоплавателни средства с общо предназначение и се въвежда възможността за подаване на декларация за съответствие на проекта като алтернатива на сертифицирането. В него също така се предвижда

[19] Делегиран регламент (ЕС) 2022/208 на Комисията от 14 декември 2021 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 139/2014 по отношение на изискванията за експлоатация при всякакви метеорологични условия (ОВ L 35, 17.2.2022 г., стр. 1).

възможност за удостоверяване на проектните и производствените възможности с декларация вместо с одобрение, а за някои нискорискови производствени дейности изобщо не се изисква удостоверяване на производствените възможности. Очаква се бариерите за влизане в европейската регулаторна система да бъдат снижени, като същевременно се запази безопасността на въздухоплаването и това ще позволи по-лесното разработване на нови типове въздухоплавателни средства.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА БЪДЕЩЕТО

Комисията упражни правомощията си да приеме всички тези делегирани регламенти с цел подобряване на безопасността на въздухоплаването в почти всички оперативни области, посочени в Регламент (ЕС) 2018/1139.

Комисията приканва Европейския парламент и Съвета да вземат под внимание настоящия доклад.

В бъдеще Комисията възнамерява да използва делегираните си правомощия за по-нататъшно прилагане на Регламент (ЕС) 2018/1139.