

**II. melléklet az EASA 3/2007. sz. véleményéhez**

**SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT**

**AZ ALAPRENDELET HATÁLYÁNAK A REPÜLŐTEREK BIZTONSÁGÁNAK ÉS  
INTEROPERABILITÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSÁRA TÖRTÉNŐ  
KITERJESZTÉSÉRŐL**

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE</b> .....	<b>5</b>
<b>ÖSSZEFOGLALÓ</b> .....	<b>7</b>
<b>1. BEVEZETÉS ÉS CÉL</b> .....	<b>11</b>
1.1. A REPÜLÉSBIZTONSÁGRA VONATKOZÓ UNIÓS JOGSZABÁLYOK KIALAKULÁSA.....	11
1.2. A SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT CÉLJA.....	14
1.3. A HATÁSVIZSGÁLAT ISMÉTLŐDŐ FOLYAMATA.....	14
1.3.1. „Hatékonyabb szabályozás”.....	14
1.3.2. A probléma meghatározása.....	14
1.3.3. Az előzetes hatásvizsgálat.....	15
1.3.4. Az igazgatási költségek megállapítása.....	16
1.3.5. A jelenlegi szabályozási hatásvizsgálat.....	18
1.3.6. A végleges hatásvizsgálat.....	18
<b>2. SZABÁLYOZÁSI HATÁSVIZSGÁLAT</b> .....	<b>19</b>
2.1. A HATÁSVIZSGÁLAT MEGKÖZELÍTÉSE.....	19
2.1.1. Minőségi és mennyiségi értékelés.....	19
2.1.2. A vizsgálat módszertana.....	19
2.2. A FOLYAMAT FELÉPÍTÉSE.....	20
2.2.1. Szolgálatközi irányítócsoporthat.....	20
2.2.2. A érintettekkel folytatott konzultáció.....	22
2.3. PROBLÉMAELEMZÉS.....	26
2.3.1. Az EU-ban található repülőterek biztonsági szintje.....	26
2.3.1.1. Fogalom meghatározások.....	26
2.3.1.2. A tanulmány kiterjedése.....	26
2.3.1.3. A repülés szakaszai.....	27
2.3.1.4. Az esetek csoportosítása.....	28
2.3.1.5. Halálos kimenetelű balesetek a repülőtereken.....	31
2.3.1.6. Fő események.....	32
2.3.1.7. A parkolás és gurulás során bekövetkező események fajtái.....	35
2.3.1.8. A futópályával kapcsolatos események.....	38
2.3.1.9. 2250 kg tömeg alatti repülőgépek és helikopterek.....	39
2.3.1.10. A repülőtéri biztonsági elemzés összefoglalása.....	40
2.3.2. A szabályozási keret.....	41
2.3.2.1. A globális szabályozási keret: ICAO.....	41
2.3.2.2. Szabályalkotás és szabványosítás Európában.....	42
2.3.2.3. Széttagolt szabályozási keret.....	43
2.3.3. Szervezetek és nemzeti szintű folyamatok.....	44
2.3.3.1. A biztonsági felügyelet elkülönítése.....	44
2.3.3.2. Az állami hatóságok által végrehajtott üzemeltetési feladatok.....	46
2.3.3.3. A repülőtéri biztonsági felügyeletre vonatkozó jelenlegi erőfeszítések.....	48
2.3.4. Következtetések és az EU beavatkozásának indoklása.....	49
2.4. CÉLKITŰZÉSEK ÉS MUTATÓK.....	50
2.4.1. Célkítűzések.....	50
2.4.2. Általános célkítűzések.....	50
2.4.3. Konkrét célkítűzések.....	51

2.4.4. Operatív célkitűzések .....	51
2.4.5. Mutatók .....	52
2.5. RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ LEHETŐSÉGEK.....	56
2.5.1. Előzetes hatásvizsgálat elvégzésének lehetősége.....	56
2.5.2. Az e szabályozási hatásvizsgálatban mérlegelt lehetőségek.....	56
2.6. A KÖZÖS UNIÓS SZABÁLYOK HATÁLYA HATÁSAINAK VIZSGÁLATA .....	61
2.6.1. Alternatív lehetőségek.....	61
2.6.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma.....	61
2.6.2.1. Repülőterek .....	61
2.6.2.2. Repülőtér-üzembentartók .....	68
2.6.2.3. Repülőtéri földi kiszolgálók .....	68
2.6.2.4. Illetékes hatóságok .....	70
2.6.2.5. Az érintett szervezetek összefoglalása .....	70
2.6.3. A biztonsággal kapcsolatos hatás .....	71
2.6.4. Gazdasági hatás .....	73
2.6.4.1. Az Ügynökség által elvégzendő szabványosítási vizsgálatok.....	73
2.6.4.2. A repülőterek típusalkalmassági vizsgálata .....	76
2.6.4.3. Biztonsági és minőségirányítási rendszer .....	78
2.6.4.4. A gurulás és állás során bekövetkező károk költsége .....	81
2.6.4.5. Közös szabályok.....	82
2.6.4.6. A repülőtéri személyzetre vonatkozó kompetenciarendszer .....	83
2.6.4.7. Műszaki előírások a közösségi előírásokban .....	84
2.6.4.8. A gazdasági hatás összefoglalása.....	84
2.6.5. Környezeti hatás .....	85
2.6.6. Társadalmi hatás.....	85
2.6.7 Az EASA jelenlegi hatáskörébe nem tartozó, egyéb légitársasági előírásokra gyakorolt hatás .....	88
2.6.8 Többszemponú elemzés és az ajánlott lehetőség .....	88
2.7. A REPÜLŐTÉRI BERENDEZÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK ÉS VÉGREHAJTÁSI MÓDOK HATÁSÁNAK ELEMZÉSE .....	89
2.7.1 Alternatív lehetőségek.....	89
2.7.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma.....	89
2.7.2.1. Illetékes hatóságok .....	89
2.7.2.2 Repülőterek .....	90
2.7.2.3. Repülőtér-üzembentartók .....	91
2.7.2.4 Repülőtéri földi kiszolgálók .....	93
2.7.2.5. A repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezetek .....	94
2.7.2.6 A repülőtéri berendezéseket karbantartó szervezetek .....	95
2.7.2.7. Az érintett szervek összefoglalása.....	95
2.7.3 Biztonsági hatás.....	96
2.7.4 Gazdasági hatás .....	97
2.7.5 Környezeti hatás .....	99
2.7.6 Társadalmi hatás.....	99
2.7.7. Az EASA jelenlegi hatályán kívüli egyéb légitársasági előírásokra gyakorolt hatás.....	100
2.7.8. Többszemponú elemzés (MCA) és javasolt lehetőség.....	100
2.8. A TÍPUSALKALMASSÁGI VIZSGÁLATI ELJÁRÁS HATÁSAINAK ELEMZÉSE .....	100
2.8.1. Alternatív lehetőségek.....	100
2.8.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma.....	101

2.8.2.1. Repülőtér-üzembentartók .....	101
2.8.2.2 Illetékes hatóságok .....	101
2.8.2.3 Az érintett szervezetek összefoglalása .....	102
2.8.3. A biztonsággal kapcsolatos hatás .....	102
2.8.4. Gazdasági hatás .....	103
2.8.4.1 Repülőtér-üzembentartók .....	103
2.8.4.2 Illetékes hatóságok .....	104
2.8.4.3 A gazdasági hatások összegzése .....	104
2.8.5 Környezeti hatás .....	105
2.8.6 Társadalmi hatás .....	105
2.8.7 Az EASA hatálya alá jelenleg nem tartozó, egyéb légitársaságokra gyakorolt hatás .....	106
2.8.8 Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség .....	106
2.9. AZ ELBÍRÁLÓ SZERVEK FELHATALMAZÁSA ÁLTAL GYAKOROLT HATÁS ELEMZÉSE .....	106
2.9.1. Alternatív lehetőségek .....	106
2.9.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma .....	107
2.9.2.1. Repülőterek, üzemeltetők és földi kiszolgálók .....	107
2.9.2.2. Illetékes hatóságok .....	108
2.9.2.3. Elbíráló szervek .....	108
2.9.2.4. Az érintett szervezetek összefoglalása .....	109
2.9.3. A biztonsággal kapcsolatos hatás .....	109
2.9.4. Gazdasági hatás .....	110
2.9.4.1. Az elbíráló szervek akkreditálása .....	110
2.9.4.2. Repülőterek típusalkalmassági vizsgálata .....	112
2.9.4.3. A gazdasági hatás összefoglalása .....	113
2.9.5. Környezeti hatás .....	114
2.9.6. Társadalmi hatás .....	114
2.9.7. A jelenlegi EASA alkalmazási körén kívüli légitársaságokra gyakorolt hatás .....	116
2.9.8. Többszemponú elemzés (MCA) és ajánlott lehetőség .....	116
2.10. A HATÁSOK ELEMZÉSE A MENTŐ ÉS TŰZOLTÓ SZOLGÁLATOK (RFFS) SZEMÉLYZETE SZEMPONTJÁBÓL .....	117
2.10.1. Alternatív lehetőségek .....	117
2.10.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma .....	117
2.10.3. Biztonsági hatás .....	117
2.10.4. Gazdasági hatás .....	118
2.10.5. Környezeti hatás .....	118
2.10.6. Társadalmi hatás .....	119
2.10.7. A jelenlegi EASA hatáskörén kívüli egyéb légitársaságokra gyakorolt hatás .....	119
2.10.8. Többszemponú elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség .....	119
<b>3. KÖVETKEZTETÉSEK .....</b>	<b>121</b>

## Rövidítések jegyzéke

AEA	Európai Légitársaságok Szövetsége
AIB	a légi balesetek kivizsgálásával foglalkozó európai szerv vagy testület
AIP	légiforgalmi tájékoztató kiadvány
AIS	Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat
AMC	a megfelelés elfogadható eszközei
ANS	léginavigációs szolgálatok
ANSP	léginavigációs szolgáltató
ATM	légiforgalmi szolgáltatás
ATS	légiforgalmi szolgálatok
CFIT	légi jármű kormányzott majdnem földnek ütközése
CRD	az észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentum
CS	típusalkalmassági előírás
DOA	tervező szervezetek jóváhagyása
EASA	European Aviation Safety Agency – Európai Repülésbiztonsági Ügynökség
EB	Európai Bizottság
ECAC	Európai Polgári Repülési Konferencia
ER	alapvető követelmények
ESARR	az EUROCONTROL által kidolgozott biztonsági és interoperabilitási szabványok és eljárások
ESO	európai szabványügyi szervezetek
ETSO	Európai Műszaki Szabvány Rendelet
EU	Európai Unió
FAA	Szövetségi Repülési Igazgatás
FSF	a repülésbiztonság fejlesztésével foglalkozó alapítvány
FTE	teljes munkaidőre átszámított foglalkoztatás
GAP	a földi balesetek megelőzésére szolgáló program
GASR	A Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoport
IATA	Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
ICB	ágazati konzultációs testület
IFR	műszeres repülési szabályok
ILS	műszeres leszállító rendszer
IR	végrehajtási szabályok

IS-SG	szolgálatközi irányítócsoport
JAA	Társult Légügyi Hatóságok
JAR	egységes légügyi előírások
MS	tagállam
MTOM	maximális felszállótömeg
NAA	nemzeti (vagy polgári) légügyi hatóság
NPA	javasolt módosításra vonatkozó értesítés
NPV	nettó jelenérték
OPS	műveletek
POA	gyártó szervezetek jóváhagyása
QMS	minőségirányítási rendszer
RFFS	mentő és tűzoltó szolgálatok
RIA	Szabályozási hatásvizsgálat
SAFA	külföldi légi járművek biztonsági értékelése
SARP	szabványok és ajánlott gyakorlatok
SES	egységes európai égbolt
SESAR	az egységes európai égbolt légiforgalom-irányítására vonatkozó kutatás
SMS	biztonsági rendszer

## Összefoglaló

A szabályozási hatásvizsgálat célja, hogy európai szemszögből értékelje az 1592/2002/EK alaprendeletnek a repülőterek biztonságára és interoperabilitására történő kiterjesztésének lehetséges következményeit.

Ez a szabályozási hatásvizsgálat a Bizottság szolgálatai kezdeményezésének révén 2005-ben végrehajtott előzetes hatásvizsgálatra, valamint a Bizottság szolgálatai által 2006-ban az igazgatási költségekkel kapcsolatban elvégzett vizsgálatra épül. Ezt a hatásvizsgálatot az Ügynökség folytatta le az Ügynökség ügyvezető igazgatója által helybenhagyott módszertan szerint, a szervezet igazgatósága által jóváhagyott szabályalkotási eljárás 3.4. és 5.3. pontja alapján.

Ez a hatásvizsgálat csak a lényeges (nem igazgatási) költségeket méri fel. Ezenkívül a hatásvizsgálat csak nagyon rövid összefoglalást ad az érintettek álláspontjairól, mivel azokat az Ügynökség által 2007. május 5-én közzétett 06/2006. sz. CRD tartalmazza.

A szabályozási hatásvizsgálat alátámasztja az Ügynökségnek a témával kapcsolatos véleményét, amely viszont foglalkozik a felfedett problémákkal.

- a repülőtereken vagy azok közelében és a repülőtéri körülmények miatt bekövetkezett légiközlekedési balesetek vagy váratlan események költsége az EU 27 + 4 államon belül a becslések szerint évi 1164 millió eurót tesz ki 2006-ban;
- az utóbbi években az ECAC körülbelül évi 400 balesetet regisztrált, amelyek a 2250 kg-nál kisebb tömegű, rendszerint kisebb közforgalmi repülőtereket használó légi járművek esetében a fel- vagy leszállási szakaszban következtek be;
- az ICAO globális szabályozási kerete nem elegendő ahhoz, hogy biztosítsa az európai polgárok által elvárt védelmi szintet;
- az európai repülésbiztonsági szabályozási keret rendszertelen;
- a szabályozási funkciók és a repülőtéri műveletek szétválasztása nem teljesen egyértelmű az EU 27 + 4 államban;
- az egyidejűleg 27 + 4-szer végrehajtott szabályalkotás a források ésszerűtlen felhasználásához vezet.

A felismert problémáknak az általános uniós politikák keretében történő csökkentése céljából általános, konkrét és operatív célkitűzéseket határoztunk meg. Ebben a szabályozási hatásvizsgálatban a konkrét célkitűzésekkel összefüggő eredménymutatókat alkalmaztuk.

A 06/2006. sz. NPA-ban szereplő kérdésekkel kapcsolatban öt, egyenként három választási lehetőséget tartalmazó csoportot határoztunk meg és azokat részletesen megvizsgáltuk:

- a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetével kapcsolatos 2. kérdés: 2A lehetőség (nincs külön szabályozás a légi közlekedés terén alkalmazott, a mentő és tűzoltó szolgálatokhoz tartozó személyzetre vonatkozóan), 2B lehetőség (kompetenciarendszer és orvosi előírások a repülőter-üzembentartó felelőségére) és 2C lehetőség (az illetékes hatóság által engedélyezett, a mentő és tűzoltó szolgálatokhoz tartozó személyzet);
- a jövőbeni uniós jogszabályok hatályával kapcsolatos 3. kérdés: 3A lehetőség (csak a kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtó repülőterek), 3B (minden közforgalmi repülőter) és 3C (minden repülőter, akkor is, ha nem közforgalmi);

- a repülőtéri berendezésekkel kapcsolatos 4. és 9. kérdés: 4A lehetőség (nincs külön EU-szintű szabályozás a repülőtéri berendezésekre vonatkozóan), 4B lehetőség (közös uniós szabályok a „nem szabványos” berendezésekre, valamint tervezésükre és gyártásukra vonatkozóan, ezenkívül a repülőtér-üzembentartó által aláírt hitelesítési nyilatkozat) és 4C lehetőség (közös uniós szabályok a „nem szabványos” berendezésekre, de az alkalmazott berendezések hitelesítése a repülőtérrel kapcsolatos típusalkalmassági vizsgálati eljárás szerves része);
- a típusalkalmassági vizsgálati eljárással kapcsolatos 7. kérdés: 7A lehetőség (minden egyes helyszínen mind a repülőtérre, mind annak irányítására vonatkozó típusalkalmassági vizsgálati eljárás), 7B (minden, egynél több repülőtérrel üzemeltető jogalany esetében kötelező „egyetlen” üzemeltetési engedély) és 7C lehetőség (kérés esetén egyetlen üzemeltetési engedély);
- az elbíráló szervek szerepével kapcsolatos 8. kérdés: 8A lehetőség (kérésre egyszerűbb repülőterek, illetve üzemben tartók tanúsítására felhatalmazott, akkreditált elbíráló szervek), 8B lehetőség (kérésre bármilyen repülőtér – még a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint szokásos kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtó repülőtereket is beleértve –, illetve üzemben tartók tanúsítására felhatalmazott, akkreditált elbíráló szervek) és 8C lehetőség (egyszerűbb repülőterek, illetve üzemben tartók tanúsítására felhatalmazott, akkreditált elbíráló szervek, nem illetékes hatóságok).

Az egyes csoportokban szereplő három-három lehetőséget megvizsgáltuk a biztonság, a gazdasági, környezeti, társadalmi hatás és az egyéb szabályozásokkal való kapcsolat szempontjából. Ezt követően ezeket egy többszemponú elemzés révén, relatív „súlyozott pontszámok alkalmazásával összevetettük.

Miután minden egyes mérlegelt lehetőséget megvizsgáltunk a javasolt politika meghatározott célkitűzései alapján, az Ügynökség a véleményében a következő kiválasztott lehetőségeket ajánlja:

- a repülőterek biztonságával és interoperabilitásával kapcsolatos uniós jogszabályok vonatkozásában a 3B lehetőség (azaz minden közforgalmi repülőtérre közös uniós szabályoknak kell vonatkoznuk), mert ez a lehetőség biztonsági szempontból kétszer annyi pontszámot kapott, mint a többi; mert ez a legolcsóbb, és mert nagyon sok új, szakképzettséget igénylő munkahelyet teremthet a magánszektorban a repülőtér-üzembentartók és földi kiszolgálók körében;
- a repülőtéri berendezések szabályozása vonatkozásában a 4C lehetőség (azaz külön szabályok és/vagy ETSO-k ha biztonsági okokból szükséges; a tervező és gyártó szervezetekre vonatkozó rendelkezések; az előállított berendezésre vonatkozó, a gyártó által aláírt megfelelőségi nyilatkozat; helyszíni végrehajtás, üzemeltetés vagy alkalmazás, valamint karbantartás a repülőtér-üzembentartó felelősségére, amit a repülőtérrel kapcsolatos típusalkalmassági vizsgálati eljárás során ellenőriznek: azaz nincs külön helyszíni hitelesítési nyilatkozat), mert ez a lehetőség biztonsági szempontból sokkal több pontszámot kapott, mint a 4A lehetőség; mert a választott 4C lehetőség lerakhatja a jobb repülőtéri környezetgazdálkodás alapjait, és mert javíthatja a repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezeteken belüli munkahelyek minőségét és növelheti azok számát, ugyanakkor olcsóbb, mint a 4B lehetőség;
- a repülőtér-üzembentartók típusalkalmassági vizsgálati eljárása vonatkozásában a 7C lehetőség (azaz a kérelem esetén a vállalkozás szintjén „egyetlen” üzemeltetési engedély a több repülőtérrel igazgató, a biztonsági rendszer, a minőségirányítás és a belső ellenőrzés tekintetében központi funkciókat létrehozó üzemben tartók számára), mert ez a lehetőség kétszer annyi pontot kapott, mint a 7B, különösen társadalmi



vonatkozásban, mivel nem vezet a munkahelyek csökkenéséhez, és nem kényszeríti a repülőtér-üzembentartókat a vállalkozásuk átszervezésére. Ezenkívül a 7C lehetőség kedvező gazdasági hatást gyakorol (azaz bizonyos megtakarításokat eredményez);

- az elbíráló szervek szerepének vonatkozásában a 8A lehetőség (azaz az Ügynökség által akkreditált elbíráló szervek felhatalmazása arra, hogy elvégezzék a kevésbé komplex repülőterek és üzembentartói típusalkalmassági vizsgálatát, de ilyen esetben meghagyva azt a lehetőséget a kérelmezők számára, hogy kérelmüket vagy az illetékes légügyi hatósághoz, vagy egy elbíráló szervhez juttassák el), mert ez a lehetőség kétszer annyi pontot kapott, mint a többi, és mert a 8A lehetőség különösen biztonsági és társadalmi vonatkozásban több pontot szerzett, mint a 8C lehetőség, miközben – jóllehet csak minimális mértékű – gazdasági megtakarításokat eredményez;
- a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetének vonatkozásában a 2B lehetőség (azaz a légi közlekedés terén külön előírások a szakképzettség és az orvosi alkalmasság tekintetében, amelyet a repülőtér-üzembentartó felelősségére kell bizonyítani), mert ez a lehetőség amellelt, hogy biztonsági szempontból kedvező eredményt ért el, általánosságban háromszor több pontot szerzett, mint a 2C lehetőség. A 2B lehetőség különösen társadalmi szempontból és a globális harmonizáció tekintetében kapott több pontot, mint a 2C.

A fenti javaslatok több hatóság/közigazgatás és az ágazat által kifejezett állásponttal is összhangban állnak, amelyek a széles körű konzultációk során és főleg a 06/2006. sz. NPA-val kapcsolatban beérkezett észrevételekből és a kapcsolódó CRD-re adott 103 válaszból alakultak ki.

Összefoglalva, az öt kiválasztott lehetőség közül egyiknek sincs biztonsági szempontból káros hatása. Ellenkezőleg, közülük négy (azaz a 3B, 4C, 8A és 2B) biztonsági szempontból a legjobb pontszámokat kapta a többi választási lehetőséghez viszonyítva. Az egyetlen kivétel a 7C lehetőség („egyetlen” engedély), mivel ebben az esetben az összes mérlegelt lehetőségről úgy ítéltük, hogy semleges hatást gyakorol a biztonságra.

A 2005-ben elvégzett előzetes hatásvizsgálat az Ügynökség hatáskörének a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozására történő kiterjesztésével kapcsolatos költségeket évi 4,4 – 6,5 millió euróra becsülte 2005-ben (csak az Ügynökségen belüli bérköltségek és általános költségek tekintetében). Ebben a szabályozási hatásvizsgálatban az Ügynökség ezzel kapcsolatban évi 3 150 000 EUR többletköltséggel számol, amely a fent említett előzetes becslés körülbelül 50%-a. Ez nem meglepő, mivel ez a szabályozási hatásvizsgálat az ATM/ANS-t is magában foglalja. A Bizottság szolgálatai 2006-ban újraszámolták a költségeket, és körülbelül évi 7,5 millió euróra becsülték (amibe nem csak az Ügynökség közvetlen költségeit, hanem az összes érdekeltet beszámították, 1500, az uniós jogszabályok hatálya alá tartozó repülőteret feltételezve). Ez a szabályozási hatásvizsgálat összesen körülbelül évi 21 millió € költséggel számol (azaz az Ügynökség esetében 3 millió EUR éves többletköltség + a fennmaradó rész a többi érdekeltet érinti), ami még inkább bizonyítja, hogy az elemzés mélysége arányos volt. Emlékeztetni kell azonban arra, hogy a repülőtéri körülmények (infrastruktúra, berendezések, műveletek) miatt bekövetkezett légiközlekedési balesetek és váratlan események becsült költsége az EU 27 + 4 államban összesen évi 1164 millió EUR összeget tesz ki 2006-ban: azaz 125-ször annyit. Tehát, amennyiben az Ügynökség javaslata mennyiségi szempontból csupán 2% hasznot eredményez biztonsági vonatkozásban (azaz évi 23 280 000 eurót), ez a javasolt politika becsült teljes költségével azonos nagyságrendű lenne.

Ezenkívül a javasolt politika a jövőbeni lehetséges környezeti haszon alapjait is lerakja.

Társadalmi szempontból a javasolt politika amellet, hogy hozzájárul a belső piac fejlődéséhez és a munkaerő mobilitásához, az EU 27 + 4 államában hozzávetőleg 530 új munkahelyet teremthet, 21-et az Ügynökségnél, 67-et a hatóságoknál, a többit pedig a magánszektorban.

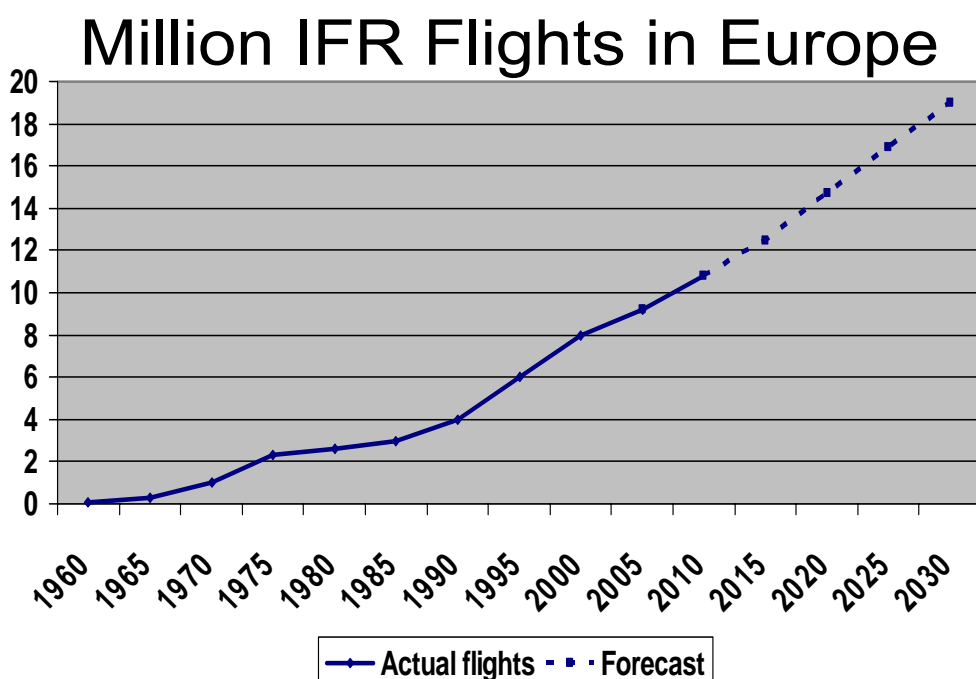
Végül a javasolt politika elősegítheti a repülőterek biztonságával és interoperabilitásával kapcsolatos szabályozás megfelelőbb – az 1592/2002/EK EASA-alaprendeleten kívül az „új megközelítés” elvével és az „egységes európai égbolt” programmal való – összehangolását is.

A szabályozási hatásvizsgálat alapján tehát úgy véljük, hogy az EASA hatáskörének a repülőterek biztonságára és interoperabilitására való kiterjesztése indokolt, különösen a biztonsági, társadalmi és gazdasági előnyök figyelembevételével. Ezért a szükséges tevékenységek megkezdését javasoljuk annak érdekében, hogy a Bizottság 2008-ra jogalkotási javaslatot nyújtson be együttdöntésre.

# 1. Bevezetés és cél

## 1.1. A repülésbiztonságra vonatkozó uniós jogszabályok kialakulása

1987-től 1992-ig az európai jogalkotó 3 egymást követő „jogalkotási csomagot” fogadott el a légiközlekedési szolgáltatások belső piaci liberalizációja tekintetében. Ez ahhoz vezetett, hogy a repülések száma rendkívüli mértékben megnövekedett, a nyolcvanas évek közepén még hozzávetőleg évi 3 millió volt, napjainkban pedig körülbelül 10 millió. Az EUROCONTROL hosszú távú előrejelzése szerint („C” forgatókönyv, azaz fenntartható gazdasági növekedés, ugyanakkor szigorúbb környezetvédelmi szabályok) a következő évtizedekben várhatóan tovább folytatódik a forgalom növekedése, ahogy az az 1. ábrán látható:



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

1. ábra A légi közlekedés alakulása Európában

EN_ORI	HU_TRA
Million IFR Flights in Europe	MŰSZERES REPÜLÉSI SZABÁLYOK SZERINT VÉGREHAJTOTT REPÜLÉSEK SZÁMA EURÓPÁBAN/MILLIÓ
Actual Flights – Forecast	Tényleges repülések – Előrejelzés
Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025	Forrás: Az EUROCONTROL hosszú távú előrejelzése a 2006–2025 közötti időszakra

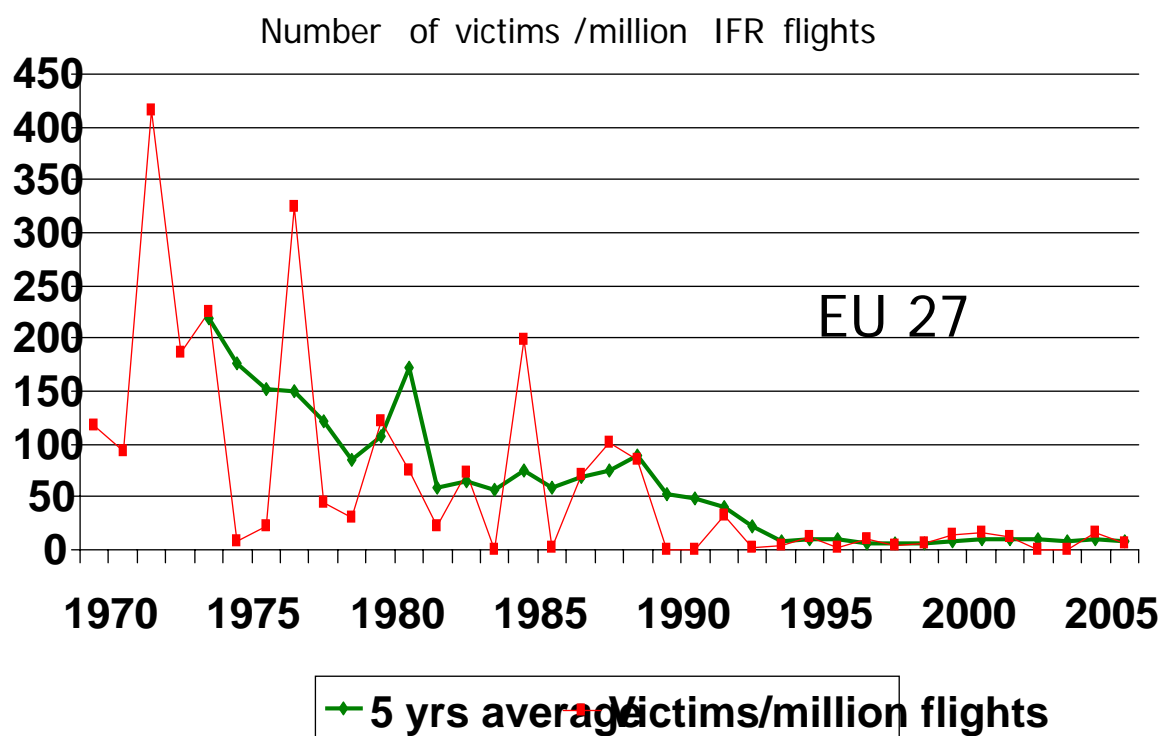
Ez a liberalizációs folyamat közvetlenebb útvonalakat, gyakoribb járatokat és alacsonyabb árakat biztosított az utasok számára. A biztonsági vonatkozásokra kiterjesztett „dereguláció” azonban hátrányos lehetett volna az emberélet védelme szempontjából. Ezért a jogalkotó a

piaci liberalizációval egyidejűleg megerősítette a repülésbiztonság közösségi szintű szabályozását.

Ennek a folyamatnak a során a következők jelentették a legfontosabb szakaszokat:

- a 91/670/EGK irányelv a légitársasági szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek a polgári repülés területén történő kölcsönös elismeréséről;
- a 3922/91/EGK rendelet a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról;
- az 94/56/EK irányelv a légi balesetek kivizsgálásával foglalkozó „független” szervek (AIB) létrehozásáról;
- az 1592/2002/EK EASA-alaprendelet;
- a 2003/42/EK irányelv a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről;
- a 2004/36/EK irányelv a külföldi légi járművek biztonságáról (SAFA);
- 2004-ben az „egységes európai égbolttal” kapcsolatos, négy rendeletből (azaz 549, 550, 551 és 552) álló „csomag”, amely bevezette azt az elvet, miszerint még a légiforgalmi szolgáltatás (ATM) és a léginavigációs szolgálatok (ANS) terén is szét kell választani a szolgáltatókat és a biztonságot szabályozókat;
- a 2111/2005/EK rendelet a „feketelistáról”;
- az 1899/2006/EK rendelet a kereskedelmi célú légi műveletek vonatkozásában (úgynevezett EU-OPS).

A piac liberalizációjának folyamata és a szigorúbb biztonsági szabályozás kialakítása egymással párhuzamosan haladt. A statisztikai adatok bizonyítják, hogy műszeres repülési szabályok szerint végrehajtott egymillió repülésre jutó halálos kimenetelű balesetek aránya átlagosan csökkent Európában, a nyolcvanas évek elején körülbelül 100 áldozat jutott egymillió repülésre, míg napjainkban, azaz 20 évvel később, hozzávetőleg 10, ahogy azt a 2. ábra mutatja:



## 2. ábra Az egymillió repülésre jutó áldozatok számának csökkenése

EN ORI	HU TRA
Number of victims/million IFR flights	A műszeres repülési szabályok szerint végrehajtott egymillió repülésre jutó áldozatok száma
5 yrs average – Victims/million flights	5 éves átlag – egymillió repülésre jutó áldozatok

Jóllehet nehéz teljes bizonyossággal kimutatni, hogy az áldozatok számának csökkenése és a hatékonyabb biztonsági szabályozás között határozott összefüggés van, mégis meg kell jegyezni, hogy a két párhuzamos folyamat mind a piaci ajánlatok, mind a biztonsági szintek tekintetében jelentős előnyöket biztosított az emberek számára.

Ezt követően a potenciális lefedetlen területek meghatározása érdekében ki kell emelni, hogy a légi közlekedés mely területei tartoznak már most is a közös uniós szabályok hatálya alá vagy az Ügynökség hatáskörébe. Az 1. táblázat felsorolja az említett területeket:

Terület	Az uniós szabályok hatálya alá tartozó	Az EASA hatáskörébe tartozó	
		A hatályos alaprendelet	Az alaprendelet 1. kiterjesztése <sup>1</sup>
Légi alkalmasság	X	X	
Kereskedelmi célú légi műveletek	X		X
Nem kereskedelmi légi műveletek			X
A repülőszemélyzet engedélyezése			X
A külföldi légi járművek biztonsági értékelése (SAFA)	X		
A külföldi üzemen tartók biztonsága			X
Feketelista	X		
<b>Repülőterek</b>	<b>LEFEDETTEN TERÜLET</b>		
ATM-funkciók (azaz légiforgalmiáramlás-szervezés és légtér gazdálkodás)	X		
Légiforgalmi szolgálatok (ATS)	X		
Liberalizált léginavigációs szolgálatok (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
A biztonsági adatok gyűjtése és elemzése	X		X
A balesetek független kivizsgálása	X		

### 1. táblázat: A repülésbiztonság közös uniós szabályok alá tartozó területei

A fenti táblázat alapján meg kell állapítanunk, hogy a légi közlekedés terén a repülőterek alkotják azt egyetlen területet, amelyre vonatkozóan jelenleg még nincsenek uniós szintű közös biztonsági szabályok.

<sup>1</sup> A Bizottság 2005. november 16-i COM 579 jogalkotási javaslatában előterjesztettek szerint, jelenleg együtdöntési eljárás keretében tárgyalják.

Az is megfigyelhető, hogy az elmúlt évtizedben az EU-ban a kereskedelmi légi közlekedés terén bekövetkezett lényegesen kevesebb halálos kimenetelű balesetből néhány valóban repülőtéren történt (pl. Linate, 2001. október 8.)

## **1.2. A szabályozási hatásvizsgálat célja**

Tehát ennek a tanulmánynak az a célja, hogy elemezze a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozására irányuló lehetséges közösségi cselekvés hatását. Mégpedig:

- a gazdasági hatásvizsgálat szempontjából csak a lényeges költségeket vesszük figyelembe, mivel a Bizottság szolgálatai vizsgálták az igazgatási költségeket;
- Az érintettek álláspontjait/válaszait itt nem elemezzük teljes részletességgel, mivel azokat összefoglalta az Ügynökség honlapján 2007. május 5-én közzétett, az észrevételekre adott válaszokat tartalmazó dokumentum (06/2006. sz. CRD). Így a szabályozási hatásvizsgálat adott esetben csak az érintettekkel folytatott konzultációból származó, bizonyos összefoglaló adatokat mutatja be.

## **1.3. A hatásvizsgálat ismétlődő folyamata**

### *1.3.1 „Hatékonyabb szabályozás”*

A „hatékonyabb szabályozás” elvének megfelelően az EASA minden vélemény összeállításakor megfelelő szabályozási hatásvizsgálatot végez. Ugyanezen elv alapján a Bizottságnak magának is hatásvizsgálatot kell végeznie, amikor javaslatot terjeszt a jogalkotó elé.

Az alábbi 1.3.2. alpontban kifejtett problémameghatározást követően megszerveztük a munkamegosztást annak érdekében, hogy megpróbáljuk csökkenteni a felesleges erőfeszítéseket. Ezért a Bizottság elvégezte az előzetes hatásvizsgálatot és az igazgatási költségek vizsgálatát, míg az Ügynökség ezt a dokumentumot állította össze.

Az 1. fejezet alábbi alpontjai a könnyebb hivatkozás érdekében rövid összefoglalást adnak az elvégzett munkáról, valamint a hatásvizsgálati folyamat következő lépéseiről.

### *1.3.2. A probléma meghatározása*

Az európai kereskedelmi légi közlekedés biztonsága az 1970-es évek elejétől körülbelül 1995-ig jelentősen javult (azaz a műszeres repülési szabályok szerint végrehajtott egymillió repülésre jutó áldozatok száma körülbelül 200-ról hozzávetőleg 10-re csökkent), ahogy azt fentebb is kiemeltük. Azóta azonban az említett szomorú arány a jelentős technológiai fejlesztések ellenére majdnem változatlan maradt. Ezért az arány további csökkentése érdekében nem csak a technológia terén kell előrelépni, hanem a „biztonsági lánc” egyéb vonatkozásaival kapcsolatban is. Elsősorban a következő nagyobb problémákat kell megoldani a repülőterekkel kapcsolatban:

- az ICAO-szabványok nem egységes alkalmazása a tagállamokban (bármilyen különbség bejelenthető); a jogi szövegek mindig különböznek és más-más napon lépnek hatályba);
- az ICAO-ajánlások nem egységes alkalmazása (nem kötelező);

- az európai kormányközi légügyi szervezetek (pl. az EUROCONTROL) által elfogadott javító intézkedések nem egységes és nem összehangolt végrehajtása;
- a légiforgalomnak a következő évtizedekre előre jelzett folyamatos növekedése (azaz körülbelül évi +3%) küszöbén folyton javítani kell a biztonsági szintet;
- szükség van egy „teljes rendszerre épülő megközelítésre”, amely felöleli a légi és földi szegmenseket (azaz a helyi akadályokkal összefüggésben az indulási és érkezési útvonalak mérlegelése, ami a repülőtéri biztonság szerves része az alapvető követelmények szintjén, és a fordulók mérlegelése, ami a légiközlekedési műveletek körforgásának szerves része), valamint az embereket és szervezeteket és szervezeti kapcsolódási pontjaikat, amelyek a repülőtér biztonsága szempontjából különös jelentőséggel bírnak, ahol a különböző szereplők (pl. a repülőtér-üzembentartók és földi kiszolgálók) különböző operatív feladatokat hajtanak végre;
- a repülésbiztonsággal kapcsolatos szabályalkotás európai szintű széttagoltsága (tagállamok, a Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoport – GASR stb.), ami főleg ahhoz vezet, hogy az erőforrásokat a szabályalkotásra vonatkozó 27 egyidejű jogi áttételési eljárásra feccséljük el, miközben az érintettekkel való konzultáció módja és eszköze tekintetében különbségek vannak.

### *1.3.3. Az előzetes hatásvizsgálat*

Az előzetes hatásvizsgálatot 2005-ben végezte el a Bizottság által szerződötett tanácsadó cég. A jelentés teljes szövege a következő webhelyen érhető el: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/studies/doc/finalized/2005\\_09\\_15\\_atm\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf). A tanulmány azt a következtetést vonta le, hogy valóban az EASA hatáskörének kiterjesztése volt a leglogikusabb, leghatékonyabb és legeredményesebb választás. A tanácsadó cég véleménye szerint az EASA hatáskörének kiterjesztése főleg jelentős biztonsági előnyökkel járna, különösen a „nem történik intézkedés” lehetőséggel összevetve.

Ezenkívül az említett tanácsadó cég az EASA hatáskörének a repülőtéri biztonságra, a légiforgalmi szolgáltatásra (ATM) és léginavigációs szolgálatokra (ANS) történő kiterjesztésével kapcsolatos költségeket a következő nagyságrendek szerint állapította meg:

- évi 4,4–6,5 millió EUR (2005-ös euró árfolyamon) az Ügynökség mandátumának kiterjesztése esetén és csak az Ügynökség költségeit számítva (azaz a többi érintett tekintetében a tanácsadó cég csak minőségi szempontokról rendelkezett);
- évi 4,6–6,9 millió EUR az EUROCONTROL mandátumának kiterjesztése esetén, amely a vizsgált választási lehetőségek egyike volt;
- évi 7,5–8,6 millió EUR az érintett területeken a szabályozási feladatok ellátására teljesen új közösségi ügynökség létrehozása esetén.

Érdemes megjegyezni, hogy az említett előzetes vizsgálat az Európai Bizottság 2005. november 15-i közleményéhez ((COM) 578) hasonlóan általánosan az „airport” kifejezést használja, miközben meg sem kísérli megadni az érintett egységek számát. Ez egy előzetes tanulmány keretében megfelelő volt. Később az Ügynökség – miután megjegyezte, hogy az „airport” kifejezés jellemzően magában foglalja az utasterminált<sup>2</sup> is, míg mind az ICAO 14. függelék, mind a Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoport (GASR) az „aerodrome” kifejezést használja a repülésbiztonság kiterjedésének korlátozása érdekében – a 14/2006. sz. NPA közzétételétől az „aerodrome” kifejezés alkalmazását választotta. Ezt a döntést az érintettek támogatták.

<sup>2</sup> A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv 2. cikke. (*Hivatalos Lap* L 272., 1996.10.25., 36–45.)

#### 1.3.4. Az igazgatási költségek megállapítása

Az igazgatási költségek – vagy más néven általános vagy közvetlen költségek – azok, amelyek a közös célkitűzésekkel kapcsolatban merülnek fel, és amelyek nem azonosíthatók könnyen és kimondottan egy adott szponzorált projekttel. A Bizottság főtitkársága által kiadott iránymutatások szerint az igazgatási költségeket a szükséges intézkedés átlagos költsége (ár) és az évente végrehajtott intézkedések összes száma (mennyiség) szorzatának alapján kell megállapítani. Az egy intézkedésre jutó átlagköltséget úgy számítjuk ki, hogy a tarifát (átlagos órabér, beleértve az arányosan elosztott általános költségeket) és az egy intézkedéshez szükséges időt megszorozzuk. A mennyiséget az intézkedések gyakoriságaként számítjuk ki, megszorozva az érintett szervezetek számával.

##### A költségmodell alapegyenlete

$$\sum P \times Q$$

ahol P (ár) = tarifa x idő

és Q (mennyiség) = az érintett szervezetek száma x gyakoriság.

2006-ban a Bizottság szolgálatai (Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság az üggyel kapcsolatban létrehozott szolgáltatói irányítócsoporthal összhangban) elvégeztek bizonyos költségkalkulációkat az Európai Bizottság módosított, a hatásvizsgálatra vonatkozó iránymutatásainak 10. mellékletében foglalt, a „jogszabály által előírt igazgatási költségek megállapítása” fokozatos eljárás alapján<sup>3</sup>. Az említett számítások azonban nem csak az igazgatási költségeket foglalták magukba, hanem a lehetséges jogalkotási javaslatból származó közvetlen vagy lényeges költségeket is (pl. az Ügynökség által elvégzendő szabályalkotás és a repülőterekre vonatkozó típusalkalmassági eljárás költségei). A Bizottság a választott lehetőséget (azaz az EASA hatáskörének a repülőtéri biztonságra történő kiterjesztése) összevetette a „status quo”-val (azaz „nem történik intézkedés”). E célból a Bizottság egyszerűsített megközelítést követett az adatgyűjtés tekintetében, ahogy azt a kezdeményezés jellege (a repülőterek típusalkalmassági vizsgálata már ICAO-kötelezettség, amelyet jórészt az államok hajtanak végre) és az egész uniós közösségre vonatkozóan évi 10 millió EUR nagyságrendűre becsült összköltség indokolja. Az adatszerzéshez aránytalan lett volna bonyolultabb mechanizmust alkalmazni.

Az EUROSTAT-tól vagy az EUROCONTROL-tól beszerezhető statisztikai adatokat, valamint a világhálóról (pl. az OAG – a nemzetközi légi fuvarozók számára útitervtervező szolgáltatást is nyújtó – utazási információs szervezet honlapjáról) származó információkat, az ICAO EUR léginavigációs terve I. kötete III. része függelékének (2006. augusztusi) munkatervét és az EUROCONTROL AIS adatbázisát – amely tartalmazza a közforgalmi repülőterek listáját – (2006. augusztus 31-én) használták fel. Ezenkívül további információkat szolgáltatottak a Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoport (GASR) tagjai.

Végül a Bizottság szolgálatai felbecsülték az EASA hatáskörének a repülőterek biztonságára és interoperabilitására történő kiterjesztésével kapcsolatos összköltséget (igazgatási és lényegi) az Ügynökség és más érintettek számára, ahogy azt a következő 2. összefoglaló táblázat euróban (2006-os árakon) kifejezi.

---

<sup>3</sup>Európai Bizottság, A hatásvizsgálatra vonatkozó iránymutatások, 2005. június 15., módosítás: 2006. március 15., Brüsszel, SEC(2005)791.



<b>LEGROSSZABB ESET (azaz 1500 repülőtér; 2 szabályalkotási FTE/állam)</b>	<b>„Nem történik intézkedés”</b>	<b>Az EASA feladatának a repülőterek biztonsági szabályozására történő kiterjesztése</b>
<i>Lényeges költségek</i>	8,335,043.20	6,539,997,60
<i>Igazgatási költségek</i>	1,081,908.00	925,843,20
<b>ÖSSZKÖLTSÉG</b>	<b>9,416,951.20</b>	<b>7,465,840.80</b>
<b>Különbözet</b>		<b>- 1,951,110</b>

**2. táblázat: Az EASA hatáskörének a repülőterekre történő kiterjesztésével kapcsolatos költségek a Bizottság szolgálatai szerint**

Másképpen fogalmazva az EASA biztonsági szabályozási feladatának központosítása a Bizottság szolgálatai szerint a méretgazdaságosságnak és munka ésszerűsítésének köszönhetően csekély, közel évi (2006) 2 millió EUR gazdasági hasznot hoz az európai polgárok számára.

Végül a Bizottság szolgálatai érzékenység-vizsgálatot is végeztek az összköltséget terhelő, az alábbiakban ismertetett két fontosabb paraméter gazdasági jelentőségének kiemelése érdekében:

- teljes munkaidőre átszámított foglalkoztatás száma (FTE-k, 1 FTE = 1 ember/év);
- a javasolt uniós jogszabály hatálya alá tartozó repülőterek száma.

A Bizottság szolgálatai – miután közölték, hogy becslésük még egyszer felülvizsgálható, ha az EASA-tól információk lennének beszerezhetők – a vizsgálat idején azt feltételezték, hogy az EASA-n belül a szabályalkotás és szabványosítás tekintetében 12 FTE-vel számoltak, ugyanakkor a „nem történik intézkedés” forgatókönyv esetén a szabályalkotás terén nemzeti szinten átlagosan 2, 4 vagy 6 FTE-t alkalmaznának továbbra is. A repülőterek tekintetében az érzékenység-vizsgálat 500, 1000 vagy 1500 értéket feltételezett. Az eredményeket az alábbi 3. táblázat mutatja, amely alapján megállapítható, hogy a Bizottság szolgálatai szerint még a legköltségesebb vizsgált esetben is (azaz 1500 repülőtér tartozik az uniós jogszabály hatálya alá és országonként napjainkban csak 2 FTE jut a szabályalkotásra) az EASA hatáskörének kiterjesztése olcsóbb lenne a jelenlegi helyzet fenntartásánál.

millió EUR/év

<b>A jogszabály hatálya alá tartozó repülőterek száma</b>	<b>Választási lehetőség</b>	<b>Szabályalkotási átlag FTE/állam</b>		
		<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>
<b>500</b>	NEM TÖRTÉNIK INTÉZKEDÉS	5.159	8.010	11.101
	AZ EASA HATÁSKÖRÉNEK KITERJESZTÉSE	3.372		
<b>1000</b>	NEM TÖRTÉNIK INTÉZKEDÉS	7.288	10.139	13.230
	AZ EASA HATÁSKÖRÉNEK KITERJESZTÉSE	5.524		

1500	NEM TÖRTÉNIK INTÉZKEDÉS	9.416	12.268	15.300
	AZ EASA HATÁSKÖRÉNEK KITERJESZTÉSE	7.465		

### 3. táblázat: A Bizottság szolgálatai által elvégzett érzékenység-vizsgálat

Az igazgatási (és lényeges) költségeknek a Bizottság szolgálatai által végzett felbecsülése valójában számos feltételezésen alapult. A tanulmány aztán azt a következtetést vonta le, hogy bizonyos feltételezések esetében finomításra lehet szükség, mielőtt a Bizottság megkapja az Ügynökségnek a témával kapcsolatos véleményét. Ezért előfordulhat, hogy a jogalkotási javaslat előterjesztése előtt a Bizottság szolgálatai módosítani szeretnék becsléseiket.

#### 1.3.5. A jelenlegi szabályozási hatásvizsgálat

A fenti 1.3.3. és 1.3.4. pontban összefoglalt két tanulmányra épülő jelenlegi szabályozási hatásvizsgálatot a 2. fejezet ismerteti részletesen. Az azon fejezetben szereplő további feltételezések az Ügynökség felelősségi körébe tartoznak. Főleg mivel az „aerodrome” kifejezéssel jelölt repülőterek száma nagyobb, mint az „airport” szóval jelölteké (az utóbbi a kereskedelmi légi közlekedést szolgálja ki), külön figyelmet kapott a jövőbeni jogszabály hatályának potenciális hatása.

Ezt a szabályozási hatásvizsgálatot az Ügynökség ügyvezető igazgatója által jóváhagyott módszertan szerint, az Ügynökségnek az igazgatóság által elfogadott szabályalkotási eljárása 3.4. és 5.3. pontja alapján folytattuk le.

Még egyszer emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottságnak közvetlenül a fenti 1.3.4. pontban említett tanulmányától eltérően ez a szabályozási hatásvizsgálat csak a lényeges költségeket és nem a tisztán igazgatási költségeket (pl. az alkalmazottak munkaállomásai, fénymásolás, formanyomtatványok kitöltése, levelezés stb.) veszi figyelembe.

#### 1.3.6. A végleges hatásvizsgálat

A Bizottság szolgálatainak feladata lesz, hogy a témával kapcsolatos jogalkotási javaslat elfogadásának indítványozásakor összefoglalják a fenti 1.3.3. pontban említett előzetes vizsgálatot, az igazgatási költségek becslését és ezt a szabályozási hatásvizsgálatot.

## 2. Szabályozási hatásvizsgálat

### 2.1. A hatásvizsgálat megközelítése

#### 2.1.1. Minőségi és mennyiségi értékelés

A szabályozási hatásvizsgálat egy tervezett szabály vagy egy adott jogszabály módosítása mellett és ellen szóló érveket mérlegeli a különféle választási lehetőségek figyelembevételével a várható társadalmi cél (azaz a repülőterek hatékonyabb és eredményesebb biztonsági szabályozása) elérése érdekében, a lehető legjobban számszerűsítve az érintett személyek valamennyi kategóriájára gyakorolt hatásukat.

A javaslat várható hatásával arányban kell állnia. Ezeket a hatásokat különböző szemszögből (pontok) kell vizsgálni. Ezért ez a szabályozási hatásvizsgálat, amely a légiközlekedési ágazatot és különösen a repülőtereket érinti, főleg a következő pontokat veszi figyelembe a hatásvizsgálat tekintetében:

- biztonság;
- gazdaság;
- környezet;
- társadalom;
- és az EASA hatálya alá nem tartozó, egyéb légiközlekedési előírásokra gyakorolt hatás.
- Továbbá a fentebb felsorolt hatásokat minőségi és mennyiségi szempontból vizsgáltuk, amit a 4. táblázat mutat be.

Értékelés	H A T Á S						
	Biztonság		Gazdaság	Globális IOP	KÖR NY.	Társadalom	Az egyéb légiközlekedési előírásokra gyakorolt hatás
	Múlt	Jövőbeni hatás					
<b>Mennyiségi</b>	X						
<b>Hozzávetőleges mennyiségi</b>		X	X			X	
<b>Minőségi</b>		X	X	X	X	X	X

4. táblázat: Minőségi és mennyiségi hatásvizsgálat

A hatásvizsgálattal kapcsolatos mind az 5 pontot egyenként áttekintjük az alábbi 2.6.–2.10. pontban.

#### 2.1.2. A vizsgálat módszertana

A hatásvizsgálathoz alkalmazott módszertan 6 lépésből áll:

- a következő 2.3. pontban ismertetett problémaelemzés;
- a célkitűzések (általános, konkrét és operatív) és a mutatók meghatározása az alábbi 2.4. pontban bemutatottak szerint;
- a konzultáció alapján felmerült fontosabb kérdésekkel (azaz a közösségi jogszabály hatálya; a repülőtérei berendezések szabályozása; típusalkalmassági vizsgálati eljárás; az elbíráló szervek feladata, valamint a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetére vonatkozó szabályozás) kapcsolatos választási lehetőségek meghatározása a 2.5. pontban;

- a célcsoport meghatározása és nagyságának felbecsülése;
- a fenti 2.1.1. pontban felsorolt 6 pontra vonatkozó minden egyes lehetőség hatásainak meghatározása és értékelése a legjelentősebb hatások megállapítása érdekében;
- meggyőző többszempontú elemzés (MCA).

A lehetséges hatások nagymértékben összefüggnek az alábbi 2.4.2. és 2.4.3. pontban meghatározott általános és konkrét célkitűzésekkel. Felmérésük az alábbi 2.4.5. pontban ismertetett monitoring mutatókon (következmény- és eredménymutatók) alapul. Az általános célkitűzésekkel kapcsolatos mutatókat azonban igen jelentősen befolyásolhatják egyéb politikák. Ezért ezeket nem célravezető figyelembe venni az EASA hatáskörének a repülőterekre történő tervezett kiterjesztése hatásának vizsgálatakor.

Így az általános célkitűzések főleg a konkrét célkitűzések meghatározásának alátámasztására szolgálnak a tervezett politika tekintetében. Az általános célkitűzésekkel összefüggő eredménymutatókat indokolt esetben használjuk fel ebben a szabályozási hatásvizsgálatban, bár a félidős értékelésekhez is felhasználhatók.

Az alábbi 2.4.5. pontban szereplő működési mutatókat nem használjuk fel e szabályozási hatásvizsgálat céljára. Mindazonáltal a Bizottság felhasználhatja ezeket a mutatókat a javasolt kezdeményezés előrehaladásának méréséhez.

Miután minden egyes kérdés és kapcsolódó eljárási lehetőség vonatkozásában minden hatást meghatároztunk az említett konkrét célkitűzésekkel kapcsolatban, az eredményeket az alábbi 2.6.–2.10. pontban szereplő bizonyító erejű alpontokban található hatás-mátrixban összefoglalva mutatjuk be. Egy ilyen mátrix kidolgozására irányuló eljárás a többszempontú elemzés, amelyet a következő részletes lépéseken keresztül végeztünk el:

- azon konkrét célkitűzések meghatározása, amelyek valamennyi javasolt választási lehetőségre alkalmazhatók;
- a lehetőségek összevetésének lehetővé tétele érdekében az egyes lehetőségeknek a lényeges potenciális hatásokkal való összefüggése;
- a mérési kritériumok eredménymutatók segítségével történő meghatározása legalább minőségi és lehetőség szerint mennyiségi szempontból (az utóbbi esetben figyelembe véve a célcsoport nagyságát);
- annak kiszámítása, hogy az egyes lehetőségek hogyan teljesítik a kritériumokat, minden egyes hatás kifejezése, akár mennyiségileg, akár minőségileg, egy relatív sorrendben („pontszám”): azaz -3 a nagyon kedvezőtlen hatás, -2 a közepesen kedvezőtlen, -1 a kissé kedvezőtlen, 0 a semleges hatás, +3-ig bezárólag a kedvező hatás esetében;
- „fontosság” meghatározása minden egyes hatás esetében a relatív jelentőség kifejezése érdekében: 3-as a biztonsági és környezeti hatások, 2-es a gazdasági és társadalmi hatások és 1-es az egyéb légiközlekedési előírásokra gyakorolt hatás esetében;
- végül a lehetőségek összevetése súlyozott pontszámaik egyesítése alapján.

## **2.2. A folyamat felépítése**

### *2.2.1. Szolgálatközi irányítócsoporthoz*

Fentebb az 1.3.3. pontban említett, az előzetes hatásvizsgálattal kapcsolatos jelentés végleges változatát 2005. szeptemberében készítette el a tanácsadó cég. Ezt követően a Bizottság bejelentette, hogy fokozatosan szándékozik előrehaladni az EASA-rendszer kiterjesztése felé.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> COM (2005) 578 végleges, 2005. november 15.

Ezért az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság F3-as részlege (repülésbiztonság és környezet) 2006-ban létrehozott egy szolgálatközi irányítócsoportot (IS-SG) az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) hatáskörének a léginavigációs szolgálatokra (ANS), a légiforgalmi szolgáltatásra (ATM) és a repülőterekre történő kiterjesztésével kapcsolatos előzetes értékelés/végleges hatásvizsgálat elvégzése céljából a következő feladatok teljesítésére:

- a szerződéses megbízott által végrehajtott előzetes vizsgálat felülvizsgálata és tájékoztatás arról, hogy a tervezett irány mentén figyelembe kell-e venni további részletesebb lehetőségeket;
- a tanulmány befejezése érdekében az információkhoz való hozzáférés megkönnyítése;
- az értékeléssel megbízott személy támogatása, különösen a kockázatértékelés és a költségmegállapítás tekintetében, amint az EASA véleményének részletei ismertté válnak;
- a munka ellenőrzése és az eredmények jóváhagyása;
- üléseken való részvétel;
- az értékelés minőségi szempontú bírálatában való részvétel;
- a következtetések és ajánlások terjesztésének biztosítása.

Az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság részlegén és az Ügynökségen kívül a Bizottság más szolgálatai is részt vesznek az említett irányítócsoport munkájában, például: a főtitkárság, a jogi szolgálat, Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság, Környezetvédelmi Főigazgatóság és a Költségvetési Főigazgatóság.

Az első megbeszélésre 2006. március 20-án került sor, amelyet rendszeres ülések követtek; a 6. ülést 2007. március 21-én tartották. Az EASA úgy ütemezi a 7. ülést, hogy ezt a szabályozási hatásvizsgálatot a szolgálatközi irányítócsoport tagjai elé terjessze.

Eddig a szolgálatközi irányítócsoport tagjai főleg alapvető műszaki és költségekre vonatkozó információkat szolgáltatottak az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság által az igazgatási költségekkel kapcsolatban elvégzett vizsgálat fejlesztéséhez, amely vizsgálatban teljes mértékben részt vettek nem csak az üléseken való jelenlét, hanem a postán keresztül küldött dokumentumok átnézése révén is.

A szolgálatközi irányítócsoport várhatóan nem csak észrevételeket fog fűzni ehhez a szabályozási hatásvizsgálathoz és később nem csak jóváhagyja az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság által összeállított végleges hatásvizsgálatot, hanem tovább folytatja tevékenységét, hogy befejezze az EASA hatáskörének az ATM-re és ANS-re történő kiterjesztésével kapcsolatos hatásvizsgálatot is.

### 2.2.2. A érintettekkel folytatott konzultáció

Eddig (a levelezésen és az informális cseréken kívül) az érintettekkel folytatott strukturált és ismétlődő konzultációra tizenhárom mechanizmuson keresztül került sor, ahogy azt az alábbi 5. táblázat összefoglalja:

N.	Felelős	Konzultációs időszak	Célcsoport	Mechanizmus	Eredmények
1	ECORYS	2005 közepe	70-nél több kiválasztott érintett	Kérdőívek	56 válasz érkezett be. A válaszok összefoglalása az ECORYS jelentésében
2	ECORYS	2005 közepe	25 legfontosabb érintett	Interjú	A válaszok összefoglalása az ECORYS jelentésében
3	EASA	2005. dec.	A nemzeti hatóságok tanácsadó csoportja (AGNA)	Az EASA éves szabályalkotási tervével kapcsolatos konzultáció	A BR 002 feladat jóváhagyva
4	EASA	2005. dec.	Biztonsági normákkal foglalkozó tanácsadó bizottság (SSCC)		A BR 002 feladat jóváhagyva
5	EASA	2005. dec.	AGNA	A BR 002 feladatra vonatkozó feladatmeghatározással kapcsolatos konzultáció	Közzétett feladatmeghatározások
6	EASA	2005. dec.	SSCC		Közzétett feladatmeghatározások
7	EASA	2006. május–október	Nyilvánosság internetes konzultáción keresztül	06/2006. sz. NPA	3010 észrevétel érkezett be 1850 válaszadótól Közzétett CRD
8	EASA	2007. május–július	Nyilvánosság internetes konzultáción keresztül	06/2006. sz. CRD	103 válasz érkezett be 15 érintettől. Ezeket figyelembe vettük a vélemény kialakításakor
9	EASA	2006 elejétől	Légügyi hatóságok	Előterjesztések a GASR munkacsoport számára	Állandó részvétel és tanácskozás az üléseken
10	EASA	2006. dec.	A repülőterekkel kapcsolatos érdekeltek	Előadás az ACI Europe (a nemzetközi repülőterek szövetségének európai szervezete) által	Az előadás megtartása

				megrendezett „Airport Exchange” („Repülőterek közötti információcsere”) eseményen	
11	EASA	2007. június	Brit repülőtéri érdekeltek	Előadás az AOA Ops és Biztonság konferencián	Az előadás megtartása
12	EASA	2007. június	Osztrák, német és svájci repülőtéri érdekeltek	Előterjesztés az ADV infrastruktúrával és technológiával foglalkozó bizottság számára	Az előterjesztés megtörtént
13	EASA	2007. szept.	A repülőterekkel kapcsolatos érdekeltek	Előterjesztés az ACI Műszaki Bizottság számára	Az előterjesztés megtörtént

### 5. táblázat: Konzultáció az érdekeltekkel

Különösen a Bizottság által szerződött tanácsadó cég (azaz az ECORYS) felelősségére lebonyolított interjúk és kérdőívek eredményeinek felhasználására került sor az előzetes hatásvizsgálat során a különféle témákkal – például problémaelemzés, a hatások vizsgálata és a lehetőségek összevetése – kapcsolatban elvégzett elemzés fejlesztéséhez és megalapozásához. A tanulmány fontosabb fejezeteinek mindegyike külön részben ismerteti az érdekeltek nézeteit. Továbbá az említett dokumentum B. melléklete tartalmazza a kérdőív eredményeinek részletes elemzését. Az érdekelteket az EASA igazgatóságában való tagságuk révén, illetve a fontos nemzetközi szervezeteket képviselő ICB-n (ágazati konzultációs testület) belüli jelentős érdekelteként azonosították. Ezenkívül a léginavigációs szolgáltatók (ANSP) és a repülőtér-üzembentartók egy csoportjával is sor került konzultációra.

Az Ügynökség a szabályalkotási eljárás rendelkezése szerint egymás után kétszer konzultált az AGNA-val és az SSCC-vel a BR 002 feladatnak a szabályalkotási tervbe történő beépítéséről, majd ezt követően a folyamatra vonatkozó részletes feladatmeghatározásról. 2005-től kezdve az EASA sok erőfeszítést tett annak érdekében, hogy ne csak az illetékes hatóságokkal tartson kapcsolatot, hanem minden repülőtéri érdekelttel, elsősorban az őket képviselő szövetségekkel. Ez a folyamatos erőfeszítés befolyásolta a 06/2006. sz. NPA-val kapcsolatban beérkezett észrevételek mennyiségét és minőségét. A 3010 észrevétel egyrészt több mint 1750 egyéntől érkezett, másrészt 91, a légi közlekedés terén illetékes érdekelttől, ahogy azt a 6. táblázat mutatja.

Hatóságok	Repülőterek	Légtérhasználók	ANSP-k	Ágazat
Ausztria (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgium	ACI Európa	AOPA Olaszország	Bundeswehr ATS Iroda	Helikopterekkel foglalkozó brit tanácsadó testület
Dánia	ADV (Németországi Repülőterek Szövetsége)	AOPA Norvégia	EUROCONT ROL	ECA
Cseh Köztársaság	Avinor	AOPA Egyesült Királyság		Helikopter Múzeum
Észtország	BAA légioldali központi műveletek	APAU		IFATCA
Finnország	Bickerton's Aerodromes	Légyügyi Szövetség		Nemzetközi Tűzoltóképző Központ
Franciaország	Birmingham	Aerotourisme Szövetség		Squirrel helikopterek
Görögország	Brit AOA	MosAiles Szövetség		
Németország	Dublin	Belga Siklórepülő Szövetség		
Hesseni Gazdasági, Közlekedési és Fejlesztési Minisztérium	Holland Repülőterek Szövetsége	Brit Siklórepülő Szövetség		
Izland	Exeter és Devon	Brit Sárkányrepülő és Siklóernyő Szövetség		
Írország	Finavia	British International		
Olaszország	Fraport AG	Centre ULM Européen		
JAA Ops eljárással foglalkozó csoport	Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Hollandia	Gloucestershire	Club ULM		
Norvégia	Guernsey	Dán Ultrakönnnyű Repülési Szövetség		
Románia	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Szlovák Köztársaság	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Szlovénia	Luton	EGU		
Spanyolország	Lyon	Europe Airsports (Európai Sportrepülő Szövetség)		
Svédország	Manchester	FSSLA Szövetség		
Svájc	Nottingham E.M.	GAAC		
Egyesült Királyság	Prága	KLM		
Amerikai Egyesült	Schiphol	Helikopter klub GB		



Államok (FAA)					
		Schweizer Flugplatzverain	IAOPA		
		Teuge	„Popular Flying” („Népszerű repülés”) Szövetség		
		UAF	Reseau Sport de l’Air		
			Svájci Repülőklub		
			Gazdálkodók Repülőszövetsége, Egyesült Királyság		
			Tengeri kőolaj- és földgázkitermelők szövetsége, Egyesült Királyság, (UK Offshore Operators Association)		
<b>ÖSSZES</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>MINDÖSSZESEN</b>					<b>91</b>

**6. táblázat: A 06/2006. sz. NPA-ra válaszoló állami vagy magánszervezetek**

Mind a 3010 észrevételt elemeztük, ahogy azt a 2007. május 5-én közzétett 06/2006. sz. CRD ismertette. Végül a CRD-re is érkezett 103 vélemény, amelyek mindegyikét megfelelően elemezte és összefoglalta az EASA-rendszernek a repülőterek biztonságára és interoperabilitására történő kiterjesztéséről szóló vélemény.

Végül – és természetesen a rendelkezésre álló erőforrások keretén belül – minden érdekelt számára több lehetőség volt adott az Ügynökséggel való együttműködésre az alkalmazandó szabályalkotási eljárás szellemében, gyakran az eljárásban előírtakon túlmenően is, de mindenképpen annak megfelelően.

A CRD-re érkezett vélemények elemzése elsősorban azon következtetés levonását tette lehetővé, hogy az eredetileg a 16/2006. sz. NPA-ra válaszoló 91 érintett szervezetnek kevesebb mint 5%-a nem volt teljesen meggyőződve az eljárás kifogástalanságáról, ahogy az az alábbi 7. táblázatból kiderül:

<b>A 06/2006. sz. NPA-ra válaszoló szervezetek</b>					
<b>Illetékes hatóságok</b>		<b>Illetékes hatóságok</b>		<b>Illetékes hatóságok</b>	
Kétségei merültek fel az eljárás kifogástalanságát illetően	Kétségei merültek fel az eljárás kifogástalanságát illetően	Kétségei merültek fel az eljárás kifogástalanságát illetően	Kétségei merültek fel az eljárás kifogástalanságát illetően	Kétségei merültek fel az eljárás kifogástalanságát illetően	Kétségei merültek fel az eljárás kifogástalanságát illetően
BMBVS	3	24	ADV	1	27
DGAC-FR					4
ENAC					4.4
<b>%</b>	<b>12.5</b>		<b>3.7</b>		

**7. táblázat: Az eljárás kifogástalansága**

## **2.3. Problémaelemzés**

### *2.3.1. Az EU-ban található repülőterek biztonsági szintje*

#### *2.3.1.1. Fogalommeghatározások*

Az EASA szabályalkotási igazgatóságának kérésére az Ügynökség biztonsági elemzéssel és kutatással foglalkozó osztálya 2007 júliusában egy rövid tanulmányt készített a repülőtereken vagy azok közelében bekövetkezett légiközlekedési balesetokról. Az ICAO 13. függelékének a légiközlekedési balesetekkel és váratlan eseményekkel kapcsolatos fogalommeghatározásait alkalmazták, ahogy azt a 8. táblázat összefoglalja.

<b>Kivonat az ICAO 13. függelékben – 9. kiadás, 2001 – szereplő fogalommeghatározásokból beleértve a 11. módosítást, amely 2006. november 23-tól alkalmazandó</b>	
<b>Baleset</b> (A 13. függelék tartalmaz néhány olyan kivételt, amely nem szerepel ebben a táblázatban)	A légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos esemény, amelyre azon időszakban kerül sor, amely akkor kezdődik, amikor valaki repülési szándékkal beszáll, és addig tart, amíg mindenki kiszáll, amely időszak során: a) az adott személy halálos vagy súlyos sérülést szenved annak következtében, hogy a légi járművön tartózkodik, vagy mert közvetlenül érintkezik a légi jármű valamely részével, beleértve a levált részeket is, vagy mert közvetlenül ki van téve a sugárhajtómű kiáramló levegősugarának. b) A légi jármű megsérül vagy szerkezeti meghibásodás történik, ami károsan befolyásolja a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit, és rendes körülmények között az érintett alkatrész jelentős javítását vagy pótlását tenné szükségessé. c) a légi jármű nem áll rendelkezésre, vagy teljesen megközelíthetetlen.
<b>Váratlan esemény</b>	A balesettől eltérő esemény, amely egy adott légi jármű működésével kapcsolatos és befolyásolja vagy befolyásolhatja a működés biztonságát.

### **8. táblázat: Kivonat az ICAO 13. függelékben szereplő fogalommeghatározásokból**

A tanulmány az EASA biztonsági adatbázisából kikeresett adatokra épült, amely adatbázis az ICAO-tól beszerzett, balesetekkel és súlyos váratlan eseményekkel kapcsolatos, az egész világra kiterjedő adatokat tartalmaz. A biztonsági elemzéssel és kutatással foglalkozó osztály a 2.3.1. pontban foglalt valamennyi adatot az említett adatbázisból szerezte és gyűjtötte össze, kivéve, ha a szöveg másképpen határozza meg.

#### *2.3.1.2. A tanulmány kiterjedése*

A biztonságról szóló tanulmány a következőkre terjedt ki:

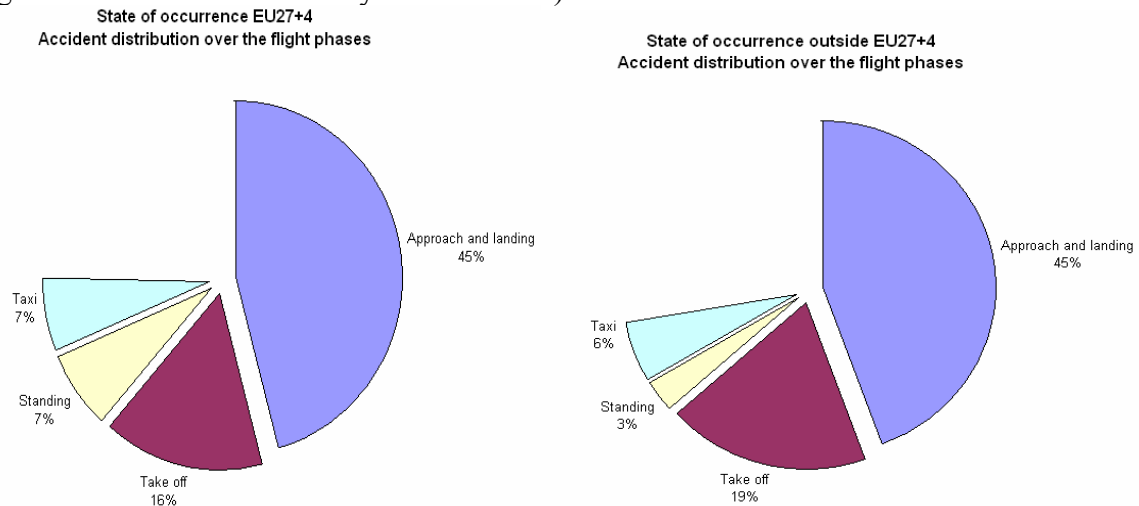
- a 2250 kg tanúsított maximális felszállótömeget meghaladó légi járművel történt balesetek, mivel az ICAO nem gyűjt kisebb repülőgépvázakra vonatkozó adatokat;
- bármely, vagy kereskedelmi, vagy általános célú légi közlekedéshez használt kategória (azaz a forgószárnyas légi járművek merevszárnya).

Az elemzés tíz évet ölelt fel: azaz az 1996 és 2005 közötti időszakot. Így például a nemrégiben, 2007. július 17-én a brazil Congonhas repülőtéren történt baleset – amely során a fedélzeten

tartózkodók közül 187 ember vesztette életét, a repülőteret körülvevő városi térségben pedig még 12-en – nem szerepel a tanulmányban, mivel még nem áll rendelkezésre hivatalos információ arra vonatkozóan, hogy a légi jármű milyen okból futott túl a vizes kifutópályán. Azon térségek tekintetében is sor került összehasonlítására, ahol baleset következett be: azaz Európát<sup>5</sup> összevetették a világ többi részével. Egyes grafikonok esetében azonban ki kellett igazítani a tanulmány hatókörét, mert az adatok nem álltak hiánytalanul rendelkezésre.

### 2.3.1.3. A repülés szakaszai

Ahogy az az alábbi 3. ábrában szereplő diagramokból látható, a vizsgált időszakban a balesetek körülbelül 75%-a repülőtéren vagy annak közelében következett be. Jelentős különbségek nem mutatkoznak Európa és a világ többi része között (nem abszolút számokban, hanem a balesetek megoszlásának százalékos aránya tekintetében):



**3. ábra: A légiközlekedési balesetek 75%-a repülőtereken vagy azok közelében következik be**

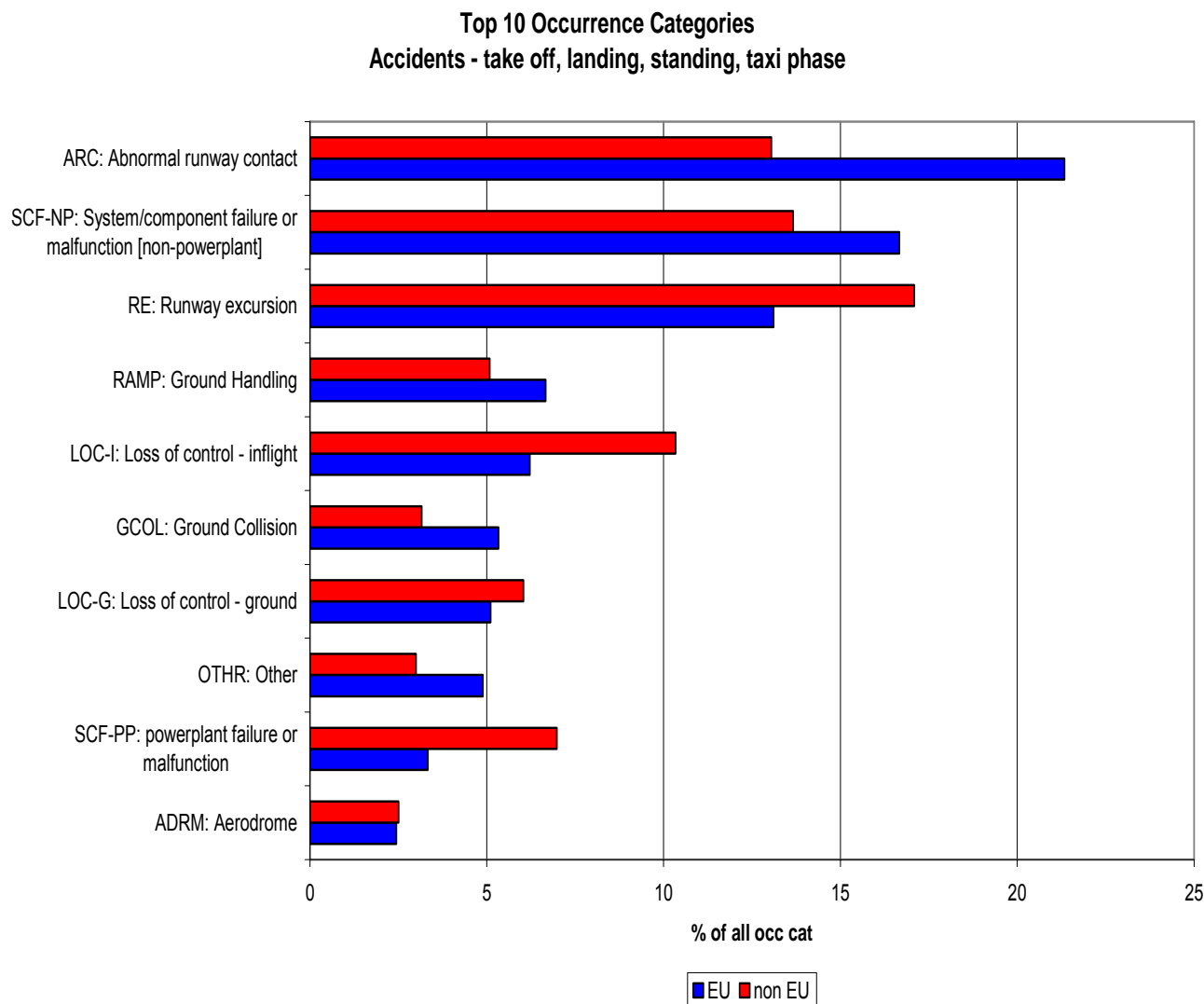
EN_ORI	HU_TRA
State of occurrence EU7+4	Bal diagram: Az előfordulás helye: EU27+4
Accident distribution over the flight phases	A balesetek megoszlása a repülési fázisok között
Taxi 7%	Gurulás 7%
Take off 16%	Felszállás 16%
Standing 7%	Állás 7%
Approach and landing 45%	Rárepülés és leszállás 45%
State of occurrence outside EU27+4	Jobb diagram: Az előfordulás helye: EU27+4 államon kívül
Accident distribution over the flight phases	A balesetek megoszlása a repülési fázisok között
Taxi 6%	Gurulás 6%
Take off 19%	Felszállás 19%
Standing 3%	Állás 3%
Approach and landing 45%	Rárepülés és leszállás 45%

<sup>5</sup> E biztonsági szempontú áttekintés vonatkozásában „Európa” az Európai Unió 27 tagállamát, valamint Izlandot, Liechtensteint, Norvégiát és Svájcot (EU27+4) jelenti, mivel a négy utóbb említett állam részt vesz az „EASA-rendszerben”. Az ECAC nagyobb térséget ölel fel, amely 42 államból áll: azaz Belarusz, Liechtenstein, az Orosz Föderáció, valamint a Kalinyingrádi Terület, San Marino és az Egyesült Nemzetek Koszovói Missziója kivételével Európa egész földrajzi területét magában foglalja.

### 2.3.1.4. Az esetek csoportosítása

Az esetek csoportosítása biztosítja a balesetek és váratlan események vizsgálatának első és legmagasabb szintjét. Egy adott eset több csoportba sorolható be. Az esetek csoportosítása ismerteti, hogy általánosságban mi történt.

Az alábbi 4. ábra bemutatja a felszállás, leszállás, állás és a gurulás szakaszában bekövetkezett balesetek eseteinek csoportosítását:



**4. ábra: A 10 leggyakoribb, repülőtérrel kapcsolatos kategória**

EN ORI	HU TRA
Top 10 Occurrence Categories	A 10 leggyakoribb eset csoportosítása
Accidents – take off, landing, standing, taxi phase	Balesetek a felszállás, leszállás, állás és gurulás szakaszában
ARC: Abnormal runway contact	ARC: rendellenes leszállás a futópályára
SCF-NP: System/component failure or	SCF-NP: rendszer/szerkezeti elem (a

malfunction [non-powerplant]	hajtóművön kívül) meghibásodása vagy rossz működése
RE: Runway excursion	RE: futópályáról való letérés
RAMP: Ground Handling	RAMP: földi kiszolgálás
LOC-I: Loss of control - inflight	LOC-I: irányítás elvesztése repülés közben
GCOL: Ground Collision	GCOL: földnek ütközés
LOC-G: Loss of control - ground	LOC-G: irányítás elvesztése a földön
OTHR: Other	OTHR: egyéb
SCF-PP: powerplant failure or malfunction	SCF-PP: a hajtómű meghibásodása vagy rossz működése
ADRM: Aerodrome	ADRM: repülőtér
% of all occ cat	az összes eset-kategória %-ában
EU	EU
non EU	EU-n kívül

A fenti 4. ábrán megfigyelhető, hogy Európában az 5 leggyakoribb kategória közül 3 (azaz ARC, RE, RAMP) repülőtérrel kapcsolatos lehet. Az említett kategóriák rendszerezését jobban bemutatja az alábbi 9. táblázat:

Rövidítés	Meghatározás
ARC	Rendellenes leszállás a futópályára: durva leszállás, túlfutás vagy gyors leszállás. Idetartozik a farokrész földhöz csapódásával járó és a kerék leengedése nélküli (a gép hasán történő) leszállás. Ennek okai – legalább részben – repülőtérről kapcsolatosak is lehetnek (pl. a leszállópálya nem megfelelő jelzése).
SCF-NP	Rendszer/szerkezeti elem meghibásodása – nem a hajtóművé: Annak ismertetése, hogy a légi jármű valamely, a hajtóműtől eltérő rendszere meghibásodott / rosszul működött. Nagyon ritka esetben a felületi viszonyok vagy az emelkedők/lejtők kárt okozhatnak a futóműben. Kivételes esetekben (pl. a 2000. július 25-i Concorde-baleset) a futópályán idegen tárgy által okozott sérülés események sorozatát indíthatja el és végzetes balesetbe vezethet.
RE	Futópályáról való letérés: a légi jármű lefut a pálya szélén vagy túlfut a pályán. Számptalan esetben repülőtérről kapcsolatos okai lehetnek (pl. aquaplaning vagy a biztonsági előírásoknak nem megfelelő, bejelentett távolságok annak érdekében, hogy üzleti szempontból nagyobb legyen a légi forgalom).
RAMP	<b>Földi kiszolgálás: idetartoznak a földi berendezések, járművek által megrongált légi járművek, de a rakodás közben elkövetett hibák is Erre a kategóriára kiterjed a 13. függelékben foglalt, a baleset vagy váratlan esemény fogalom meghatározása.</b>
LOC-I	Az irányítás elvesztése repülés közben: a légi jármű eltér a tervezett repülési útvonaltól. Ez a kategória csak akkor használatos, ha a légi jármű kormányozható. Azok az esetek, amikor a légi jármű műszaki meghibásodás miatt kormányozhatatlanná válik, nem tartoznak ide.
GCOL	A légi jármű tárgyakba / akadályokba ütközése a repülőtéren való gurulás közben, kivéve a felszállás előtti nekifutást és a leszállás utáni kifutást. Tehát kizárja a futópályára való behatolás miatt bekövetkező ütközéseket. Az utóbbi nem szerepel a balesetek gyakorisága szempontjából a 10 legelső kategóriát tartalmazó felsorolásban (a futópályára való behatolással kapcsolatos incidensek gyakoriságát az alábbiakban említjük majd; a következmények súlyossága nem a gyakorisággal függ össze).
LOC-G	Irányítás elvesztése a földön: A futómű valamely részének meghibásodása miatt következhet be, de repülőtérről kapcsolatos okai is jócskán lehetnek: pl. a légi jármű jégen csúszása, vízen futása (aquaplaning) vagy szélirányba fordulása (weather-cocking).
EGYÉB	Bármilyen más baleset, amely a repülőtereken és azok közelében előforduló esetekkel kapcsolatban leginkább a légi jármű madarakkal való összeütközését foglalja magában.
SCF-PP	A légi jármű hajtóművének meghibásodása. Néhány esetben idegen tárgy bejutása okozhat sérülést.
ADRM	<b>A repülőtér elrendezésével vagy működésével kapcsolatos esetek. Magában foglalhatja a futópálya rossz vízelvezetésével, nem megfelelő karbantartásával, pl. nem a helyes futópálya megközelítéséhez vezető jelzésekkel, nem megfelelő járműirányítással, hóeltakarítással kapcsolatos baleseteket.</b>
<b>Megjegyzés:</b> A fenti kategóriák közül csak kettő, azaz a félkövér betűkkel kiemelt „ADRM” és „RAMP” kapcsolódik közvetlenül és egyedül álló módon a repülőterekhez és a repülőtéri műveletekhez. Az összes többi rendszerint közvetlenebbül a légi jármű repülőtéri	

műveleteivel kapcsolatos, de csak az adott baleset vagy váratlan esemény vizsgálata állapíthatja meg, hogy repülőtér vonatkozású tényezők hozzájárultak-e a baleset vagy váratlan esemény bekövetkezéséhez. Egyedül a besötétített sorban szereplő LOC-I kategória az, ami sohasem kapcsolódik repülőtérhez.

### 9. táblázat: Az esetek kategóriáinak rendszerezése

A futópályára való rendellenes leszállás/futópályáról való letérés európai előfordulásának viszonylag magas száma (hózzávetőleg 50%-kal gyakoribb, mint a világ többi részén) további tanulmányokat érdemelne. Egy lehetséges magyarázat az lehet, hogy az esetek bejelentése fejlettebb Európában, mint a világ más részein. Mindenesetre a futópályáról való letérést követő végzetes következmények megelőzéséhez fontos a futópályák körül meghatározott területek (pl. sávok vagy a futópálya végén biztonsági területek) létrehozása és fenntartása.

#### 2.3.1.5. Halálos kimenetelű balesetek a repülőtereken

Az 1996 és 2005 közötti időszakban a világon bekövetkezett összesen 9 halálos kimenetelű balesetet soroltak be a „Repülőtér” (ADRM) kategóriába. Ezek közül 2 Európában következett be, ahogy azt az alábbi 10. táblázat mutatja:

EU27+4				
Év	Kategória	összes halálos áldozat	halálos áldozatok a légi járművön	a balesetek száma
2000	Baleset	113	109	1
2001	Baleset	118	114	1

### 10. táblázat: Halálos kimenetelű balesetek Európában, amelyekhez a repülőtérrel kapcsolatos okok nagymértékben hozzájárultak

Az említett, repülőterekkel kapcsolatos tényezők rövid összefoglalását az alábbiakban ismertetjük:

#### 2000/07/25 – Franciaország (Gonesse, Lieu patte d’Oie) - Concorde

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: **törmelék volt a futópályán**, a futópályát nem tisztították meg a törmeléktől.

#### 2001/10/08 – Olaszország (Milano-Linate Repülőtér) – MD87 és Cessna Citation

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: a repülőtér színvonala nem felelt meg az ICAO 14. függeléknek; az előírt **jelzések, fények és jelek vagy nem is léteztek, vagy rosszul működtek, és azokat rossz látási viszonyok mellett nehéz volt felismerni. Más jelzések ismeretlenek voltak az üzemben tartók számára. Ezenkívül a repülőtéren nem működött hivatalos biztonsági rendszer.**

A többi 7 halálos kimenetelű balesetet legalábbis részben repülőtérrel kapcsolatos okok idézték elő, ezek a balesetek a vizsgált időszakban Európán kívül következtek be, felsorolásukat az alábbi 11. táblázat tartalmazza:

A világ többi része				
Év	Kategória	összes halálos áldozat	halálos áldozatok a légi járművön	a balesetek száma
1999	Baleset	18	16	1
2000	Baleset	86	86	2
2001	Baleset	1	0	1
2004	Baleset	2	2	1
2005	Baleset	152	152	2

**11. táblázat: Halálos kimenetelű balesetek Európán kívül, amelyekhez a repülőtérrel kapcsolatos okok nagymértékben hozzájárultak**

Az említett, repülőterekkel kapcsolatos tényezők rövid összefoglalását az alábbiakban ismertetjük:

1999/12/21 – Guatemala (Guatemala város) – DC10-30

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: a futópálya közelében házak találhatóak (azaz **a futópálya végén nincs megfelelő biztonsági terület**).

2000/03/25 – Angola (Huambo) - Antonov 32

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: **a futópálya felületének rossz állapota**.

2000/10/31 – Tajvan (Chiang Kai-Shek Repülőtér) – Boeing 747-400

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: **a jelzések nem felelnek meg a nemzetközi előírásoknak, egyes döntő fontosságú fények hiányoztak vagy nem működtek a gurulópályán és a futópályán**, nem helyeztek el korlátokat vagy jelzéseket a lezárt futópálya elején, a légiforgalmi irányításnak (ATC) nem állt rendelkezésére földi radar a légi jármű helyzetének meghatározásához.

2001/01/05 – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: a futópálya széle a repülőtér-magasság felett, **a futópálya közeli területre embereket engedtek be, valószínűleg nem volt kerítés a repülőtér körül, a futópálya hossza különleges manőverre készíteti a pilótát (a futópályaküszöb után amint lehet rögtön földcsáv következik)**.

2004/06/29 – Mozambik (Vilanculos a/p) – Beech 200 King Air

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: a légi jármű nem tudott kellően felgyorsulni, mert **a futópályának puha volt a talaja**.

2005/08/23 – Peru – Boeing 737-200

Repülőtérrel kapcsolatos tényezők: **futópályafények nem álltak rendelkezésre**.

2005/12/10 – Nigéria – DC-9-30

Az említett tényezők közé tartoztak a következők: az, hogy **a repülőtéri világítás nem volt bekapcsolva**, szintén akadályozhatta a pilótát abban, hogy meglássa a leszállópályát. A balesethez hozzájáruló másik tényező az volt, hogy a légi jármű nekiütközött a kitett beton vízelvezető csatornának, ami a széteséséhez vezetett, majd ezt követően tűz ütött ki.

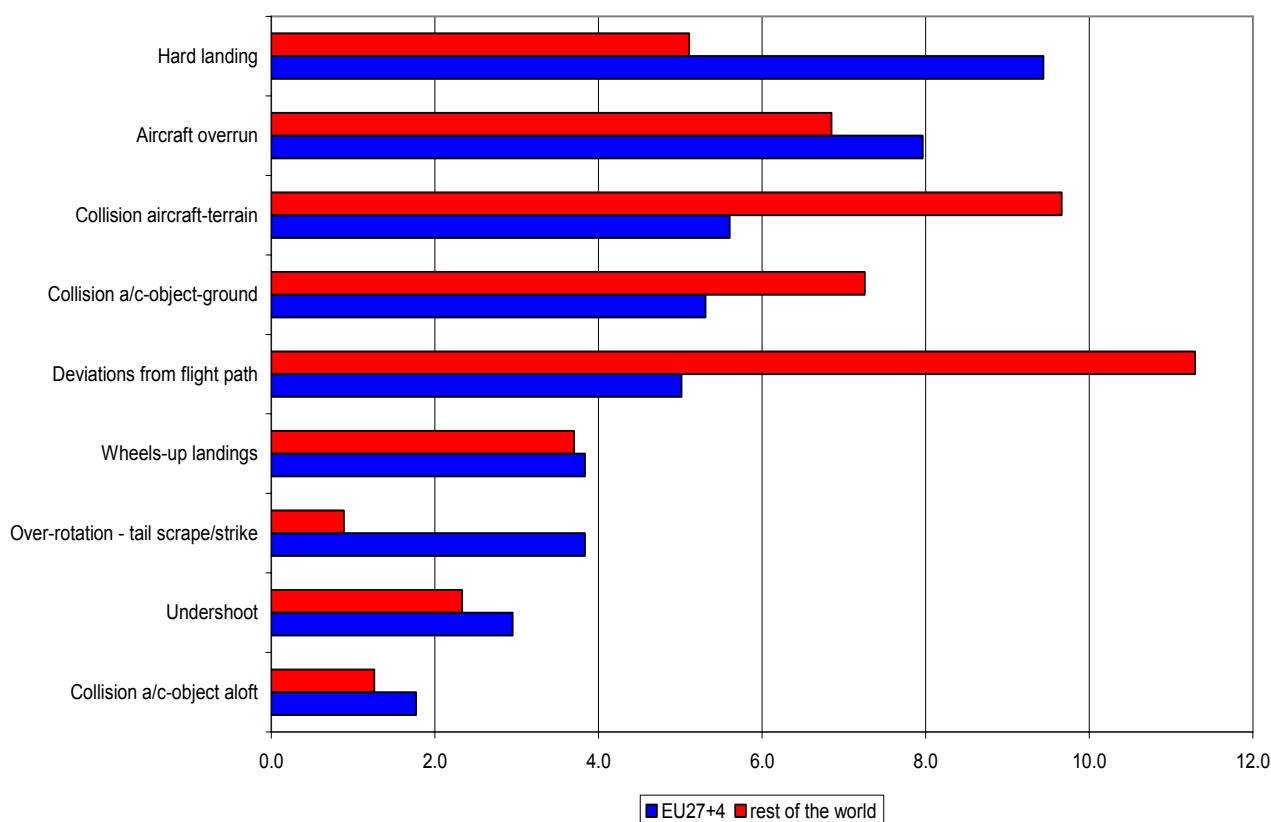
*2.3.1.6 Fő események*

Egy baleset forgatókönyvét azon események sorozatával lehet leírni, amelyek a végső kimenetelhez vezetnek. Az ismertetett lépések száma a vizsgálat alaposságától és a baleset jellegétől függ. Az elemzés céljából az első vagy vezető esemény bír jelentőséggel, amely a



baleset sorozatát elindította. Az 5. ábrában szereplő grafikon információkkal szolgál a rárepülési/leszállási és felszállási szakasszal kapcsolatos balesetekhez vezető főbb eseményekről.

**Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take-off - Accidents**



**5. ábra: Az első 9 fő esemény a repülőtereken vagy azok közelében**

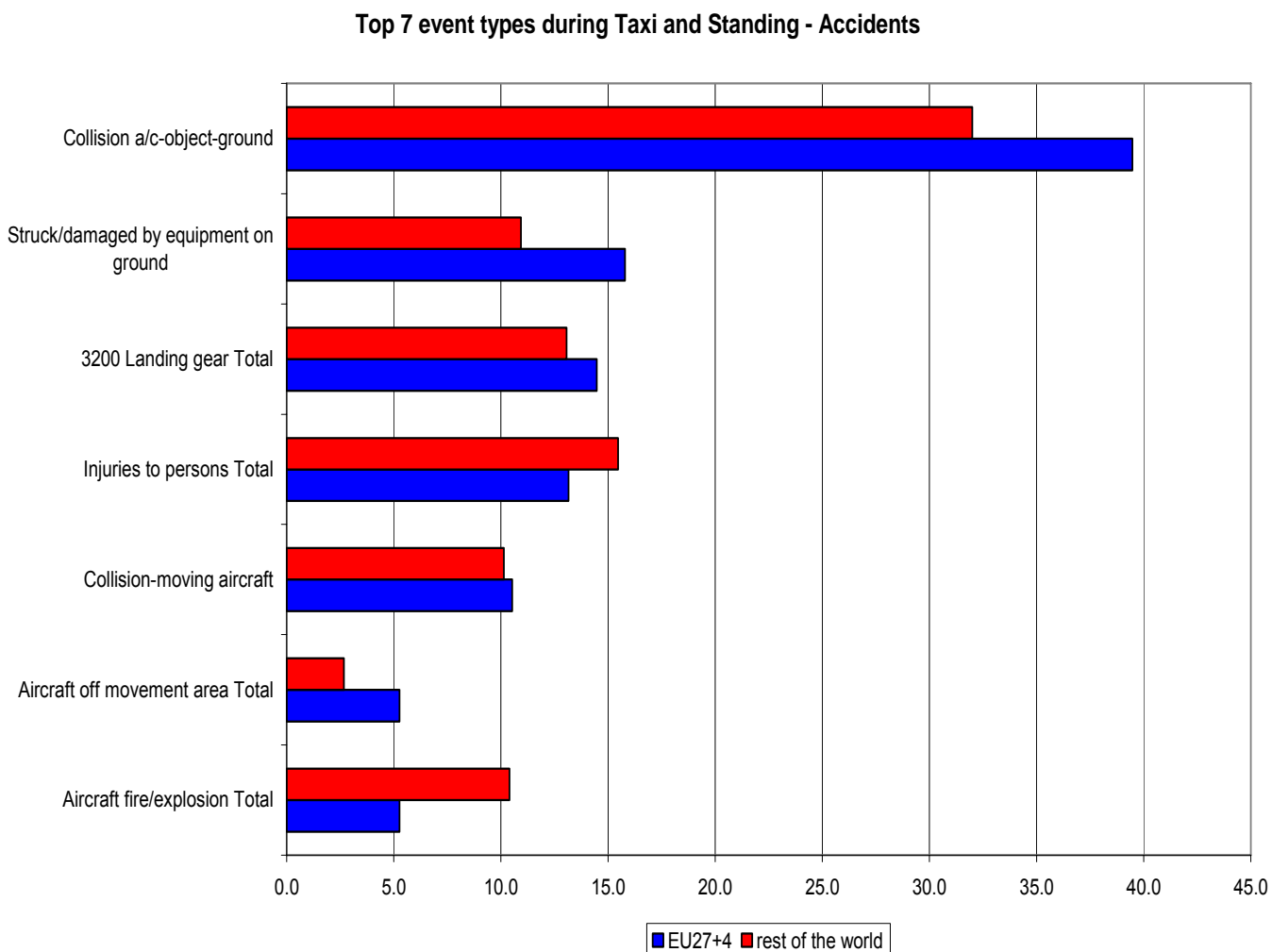
EN_ORI	HU_TRA
Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take-off - Accidents	Az első 9 fő esemény a rárepülés, leszállás és felszállás során bekövetkezett balesetekkel kapcsolatban
Hard landing	Durva leszállás
Aircraft overrun	A leszállópályán való túlfutás
Collision aircraft-terrain	A légi jármű földnek ütközése
Collision a/c-object-ground	Tárgynak ütközés a földön
Deviations from flight path	A repülési útvonaltól való eltérés
Wheels-up landings	A kerék kiengedése nélküli leszállás
Over-rotation - tail scrape/strike	Túlpördülés – a farokrész földhöz csapódása
Undershoot	Rövidre szállás
Collision a/c-object aloft	Tárgynak ütközés a levegőben
EU27+4 rest of the world	EU27+4 a világ többi része

Az adatok azt mutatják, hogy Európában magasabb azon balesetek százalékos aránya, amelyek durva leszállással, túlfutással és megpördüléssel/a farokrész földhöz csapódásával járnak. Ez összhangban van a balesetek kategóriáinak alkalmazása során kialakult képpel.

Ugyanakkor az adatokból az derül ki, hogy Európában sokkal alacsonyabb azon balesetek aránya, amelyek az irányítás repülés közben történő elvesztésével és földnek/tárgynak ütközéssel járnak a 2250 kg tanúsított maximális felszállótömeget meghaladó légi járművek esetében. Az EUROCONTROL által közzétett 2005. évi biztonsági jelentés – amely a légiforgalmi szolgáltatásra (ATM) és a léginavigációs szolgálatokra (ANS) helyezte a hangsúlyt – nem tesz különbséget az események között a légi jármű tömege alapján (a légiforgalmi szolgáltatások szempontjából ez valóban nem lényeges). A jelentésben az EUROCONTROL megállapítja, hogy a légi járművek kormányzott, majdnem földnek ütközésének (CFIT) száma az ECAC-on belül évi 30 körül állandósult. Ilyen baleset rendkívül ritkán történik nagy légi járművekkel, amelyek a vízszintes és a függőleges síkon precíziós műszeres rádióirányítással (pl. ILS) ellátott leszállópályán szállnak le. Így megfigyelhető, hogy a CFIT még mindig jelentős kockázatot jelent azon futópályák és kis légi járművek esetében, amelyek számára az ILS-technológia megfizethetetlenül drága vagy egyszerűen megvalósíthatatlan a kivitelezése.

### 2.3.1.7. A parkolás és gurulás során bekövetkező események fajtái

Az alábbi 6. ábra áttekintést nyújt az állás és gurulás során leggyakrabban előforduló eseményekről:



**6. ábra: A gurulás vagy állás során bekövetkező első 7 esemény**

EN_ORI	HU_TRA
Top 7 event types during Taxi and Standing - Accidents	A gurulás és az állás során bekövetkező 7 leggyakoribb esemény – Balesetek
Collision a/c-object-ground	Tárgynak/földnek ütközés
Struck/damaged by equipment on ground	Földi berendezéseknek való nekiütközés vagy azok általi károsodás
3200 Landing gear Total	3200 futómű – összesen
Injuries to persons Total	Személy sérülés – összesen
Collision-moving aircraft	Guruló járműnek ütközés
Aircraft off movement area Total	A guruló területet elhagyó légi járművek – összesen
Aircraft fire/explosion Total	A légi jármű kigyulladás/felrobbanása – összesen
EU27+4 rest of the world	EU27+4 a világ többi része

Megfigyelhető, hogy az EU 27+4 államban a gurulás vagy parkolás során leggyakrabban előforduló biztonsági események a rögzített tárgyaknak vagy földi berendezéseknek való ütközések.

A repülőtereken bekövetkező ilyen események jelentős költségekkel is járnak. Az Ügynökség biztonsági elemzéssel és kutatással foglalkozó osztálya által biztosított becslések nem terjednek ki minden ilyen költségre, mint ahogy nem minden, sérüléssel járó eseményt vettek számításba az ICAO felé való jelentési követelményekkel kapcsolatos megkötések miatt. Az érintett légi járművek sérülésével kapcsolatos költségek szintén jelentősek, de ezekről az EASA közvetlenül nem készíthetett becsléseket, mivel ilyen információk nem találhatók a balesetekről szóló jelentésekben.

Az ICAO és az EASA adatbázisain kívül azonban a repülésbiztonsági adatok nyilvános webhelyeken is hozzáférhetők. Például a repülésbiztonság fejlesztésével foglalkozó alapítvány honlapján<sup>6</sup> (FSF: egy független nemzetközi nonprofit szervezet), amely 2003-ban a földi balesetek megelőzésére irányuló program (GAP) keretében jött létre a forgalmi előtérben vagy a gurulópályán bekövetkező balesetek és váratlan események jelentősége miatt. 2007. július 31-én a IATA-val együttműködésben gyűjtött, összefoglaló információk jelentek meg a weboldalaikon. Az említett adatok szerint az FSF úgy becsülte, hogy gurulás vagy állás során világviszonylatban körülbelül évi 27 000 biztonsági esemény (baleset vagy váratlan esemény) következik be. Ez majdnem egyenlő az 1000 felszállásra jutó 1 esemény aránnyal. Mivel az ECAC-on belül évente hozzávetőleg 10 000-szer több felszállásra (azaz 10 millióra) kerül sor, úgy becsülhetjük, hogy ezen térségben évente körülbelül 10 000 baleset vagy váratlan esemény fordul elő a forgalmi előtérben vagy gurulás során, ami a világban bekövetkezett összes esemény többé-kevésbé 1/3-át teszi ki.

Az FSF a károkkal kapcsolatos költségeket is felbecsülte (még egy kisebb incidens is a légi jármű költséges javításához vezethet, és ami még költségesebb, a menetrend felbomlásához és a légi jármű javítás miatt a földön töltött idejének növekedéséhez): világviszonylatban évi 10 000 millió USD nagyságrend, ami balesetenként/váratlan eseményenként 370 000 USD átlagköltséget jelent. Feltéve, hogy 1 EUR = 1,35 USD (2006-ban), egyetlen esemény hozzávetőleg 270 000 EUR-ba kerülhet.

Tehát az FSF számadatai alapján az ECAC-on belül a teljes éves költséget nagyságrendileg a következőképpen becsülhetjük fel:

$$\begin{aligned} & \text{a forgalmi előtérben vagy gurulás során bekövetkező 10 000 baleset vagy váratlan esemény} \times \\ & \qquad \qquad \qquad 270\,000 \text{ EUR} = \\ & \qquad \qquad \qquad 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2700 \text{ millió EUR (2006)} \end{aligned}$$

Az FSF által szolgáltatott adatok azonban nem hivatalosak. Így elővigyázatosan feltételezhetjük, hogy túlbecsülhették a költségeket. Ezért az EASA az alábbiak szerint 30%-kal csökkentett éves összköltséget vesz figyelembe: azaz  $2700 - 30\% =$  évi (2006) 1890 millió EUR.

---

<sup>6</sup> [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home)

Ezenkívül úgy gondoljuk, hogy az ECAC-on belül a repülések 75%-ára kerül sor az EU 27 + 4 államban; tehát az összköltségnek csak a 75%-a tulajdonítható ennek a földrajzi térségnek: azaz  $1890 \times 75\% =$  évi (2006) 1417,5 millió EUR.

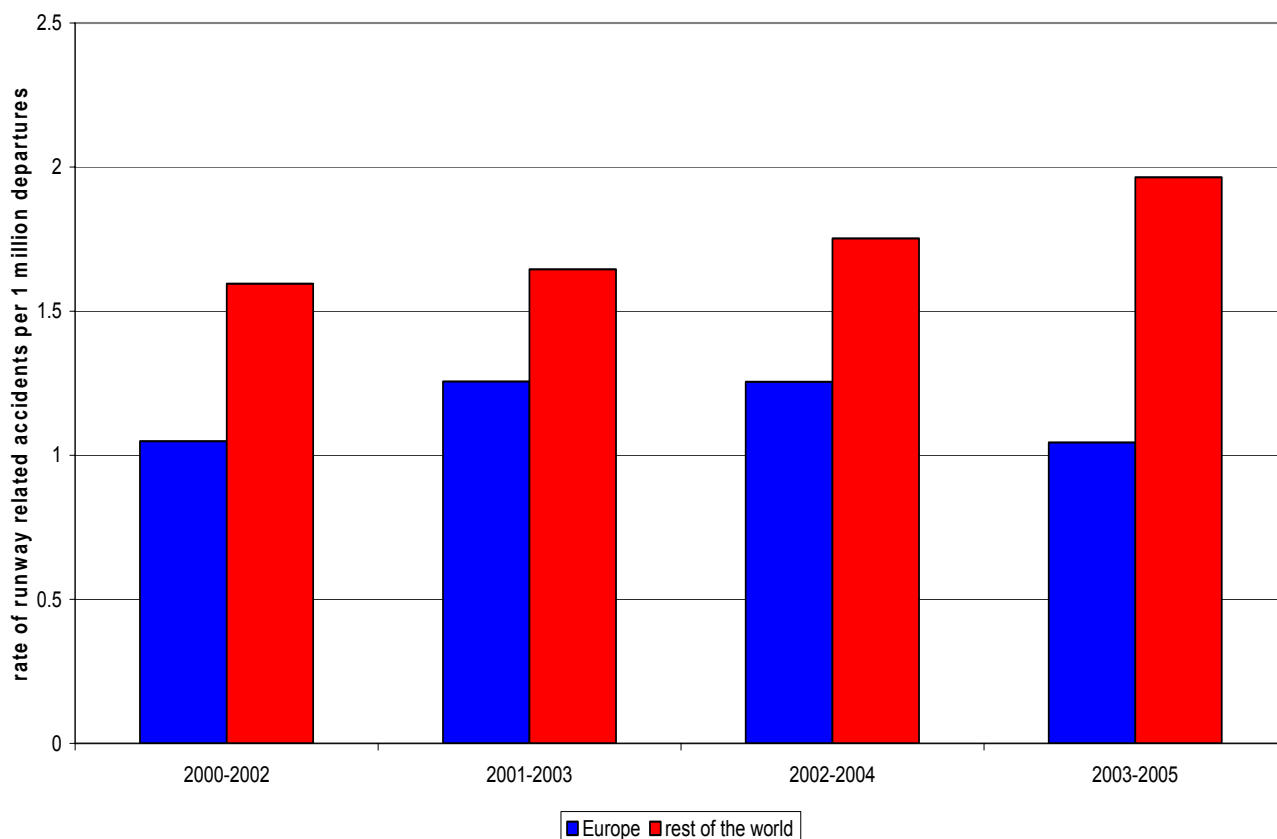
A fenti számadat legalább 80%-a repülőtéri tényezőkkel (infrastruktúra, berendezések vagy bármilyen művelet, beleértve a földi kiszolgálást) lehet kapcsolatos, mivel a vizsgált események csak gurulás vagy állás során következtek be. Tehát végeredményben úgy becsülhetjük, hogy az EU 27 + 4 államban a gurulás vagy állás során bekövetkező légiközlekedési balesetek vagy váratlan események miatt keletkezett károk költsége nagyságrendileg az 1417,5 millió EUR 80%-a, azaz évi (2006) **1134 millió EUR.**

#### 2.3.1.8. A futópályával kapcsolatos események

Az alábbi 7. ábra mutatja a fel- és leszállás során a futópályával kapcsolatban bekövetkező balesetek (1 millió felszállásra jutó) arányát. A futópályával kapcsolatos balesetek közé tartozik például a futópályára történő behatolás, a futópályáról való letérés és a földön lévő tárgyakkal való összeütközés. E számadat tekintetében a földrajzi tekintetben vett Európában (amely egyéb országok között az Orosz Föderációt is magában foglalja) bekövetkezett menetrendszerű és nem menetrendszerű kereskedelmi műveletekkel kapcsolatos baleseti arányt összevetjük a világ többi részével a 2000 és 2005 közötti évek vonatkozásában. A feltárt adatok elérhetősége miatt választottuk ezt a kört.

Az Európára vonatkozó hároméves mozgóátlag a világ többi részéhez képest eltérő tendenciát mutat: úgy tűnik, hogy világviszonylatban nő a baleseti arány, míg az európai arány kissé csökkenő tendenciát mutat. Ez feltehetően annak köszönhető, hogy a Linate repülőtéren bekövetkezett szomorú baleset (2001. október 1.) után és az azt követő EAPPRI (az EUROCONTROL cselekvési terve, amely a futópályára történő behatolások megelőzésére irányul) miatt körültekintőbben jártak el, de nincsenek biztos adatok ezen vélekedés tényleges igazolására. Meg kell azonban jegyezni, hogy mivel Európában (Oroszország kivételével, de az ECAC 42 államát figyelembe véve) évente közel 10 millió IFR-repülésre kerül sor, az 1 millió felszállásra jutó baleseti arány csaknem 10, futópályával kapcsolatos (nem feltétlenül halálos kimenetelű) balesetet jelent évente, ami másfelől többé-kevésbé havi egy balesetet jelent: így aztán még mindig sok javítanivaló akad a forgalom várható folyamatos növekedését is figyelembe véve.

**Runway related accidents rate**  
3-year moving average



**7. ábra: a futópályával kapcsolatos balesetek aránya**

EN_ORI	HU_TRA
Runway related accidents rate	A futópályával kapcsolatos balesetek aránya
3-year moving average	3 éves mozgóátlag
rate of runway related accidents per 1 million departures	1 millió felszállásra jutó, futópályával kapcsolatos balesetek aránya
Europe rest of the world	Európa a világ többi része

2.3.1.9. 2250 kg tömeg alatti repülőgépek és helikopterek

Az ICAO biztonsági adatokat tartalmazó gyűjteményéből nem állnak rendelkezésre adatok a legfeljebb 2250 kg maximális felszállótömegű (MTOM) repülőgépekre vagy helikopterekre vonatkozóan. Az ECAC azonban gyűjt és összeállít adatokat ezekkel a könnyű légi járművekkel, valamint a vitorlázó repülőgépekkel kapcsolatban. Az ECAC említett adatai szerint a 2004 és 2006 közötti hároméves időszakban 34 államban 2034 baleset következett be (azaz körülbelül évi 680), amely „kis” motoros repülőgépeket vagy helikoptereket érintett, amelyeket rendszerint az általános célú légi közlekedésben használnak a kisebb közforgalmi repülőtereken. A 2034 balesetből 138 álló légi járművel történt, 387 felszállás és 793 leszállás során következett be. Az ilyen balesetek összesen 494 ember életét követelték (közelítőleg évi 167). Észre kell venni, hogy a halálos áldozatok említett száma átlagosan még magasabb is, mint az EU-ban végrehajtott kereskedelmi légi műveletek következtében meghaltak száma,

még ha az előbbi kevésbé ismert a nyilvánosság számára, mivel a kis légi járművek baleseteire nem figyel fel annyira a média. A jövőben az ultrakönnyű légitaxik megjelenése várhatóan viszonylag komplex és gyors műveleteket idéznek elő a kisebb közforgalmi repülőtereken is. Ezek a műveletek, amennyiben légitaxi szolgáltatásokat foglalnak magukban, a kereskedelmi légiközlekedési szolgáltatásokhoz tartoznak. Végül, a kisebb repülőtereket használó könnyű légi járművek repülésbiztonsága a fentebb említett számadatok és a várható fejlemények miatt nem hagyható figyelmen kívül.

#### 2.3.1.10. A repülőtéri biztonsági elemzés összefoglalása

Az 1996. január 1. és 2005. december 31. közötti időszakban a 2250 kg maximális tanúsított felszállótömegnél nagyobb légi járművek esetében mintegy **413 baleset** történt az európai **repülőtereken vagy azok közelében**. A könnyebb légi járművek esetében csak három év alatt, 2004 és 2006 között a repülőtereken vagy azok közelében bekövetkezett balesetek száma összesen 1318 volt. Ezek közül mintegy **743 halálos kimenetelű** (azaz körülbelül évi 75), 125 súlyos, valamint 242 kisebb sérülés a nehezebb légi járművek esetében. A kisebb légi járművekkel történt, évi körülbelül 167 halálos kimenetelű baleset nagy része szintén repülőtereken vagy azok közelében következett be. A kisebb sérülésekkel járó események nem tartoznak a bejelentendő balesetek közé, és azokkal nem foglalkozunk. A fent említett kisebb sérülések csak a bejelentendő balesetekkel kapcsolatban elszenvedett kisebb sérülésekre vonatkoznak.

Az Ügynökség biztonsági elemzéssel és kutatással foglalkozó osztályának becslése szerint a **halálos kimenetelű balesetekkel/sérülésekkel kapcsolatos** összköltségek pusztán az 1996 és 2005 közötti időszakban (10 év alatt) 1500 millió eurót tettek ki, azaz **évente 150 millió eurót**. Az, hogy az összes baleset 75%-a repülőtereken vagy azok közelében következik be, egyértelmű üzenetet közvetít. A szabályozásoknak nem csak a légi járművek üzemeltetésével kapcsolatos szempontokra kell kiterjedniük, hanem az ágazat minden más aspektusára, beleértve a légi forgalmat és a repülőtér-irányítást is.

Gazdasági szempontból a halálos kimenetelű baleseteknek/sérüléseknek azonban nem az összes költsége tulajdonítható repülőtéri tényezőknek, mivel a légi műveletek, a légiforgalmi szolgáltatás vagy a légi járművel kapcsolatos műszaki okok is hozzájárulhatnak ezek bekövetkezéséhez. Alaposabb elemzésre lenne szükség a repülőtéri okoknak tulajdonítható, említett költségek százalékos arányának megállapításához, ami meglehetősen aránytalanak bizonyulna e szabályozási hatásvizsgálat összefüggésében. Ezért óvatos feltételezés alapján azt mondjuk, hogy az összes költségnek csak a 20%-a vezethető vissza **repülőtéri okokra: azaz évi (2006) 30 millió EUR**.

Ezt a számadatot **hozzá kell adni** a fenti 2.3.1.7. pontban a gurulás vagy állás során bekövetkező sérülések által előidézett évi **1134 millió euróhoz**.

**Végeredményben úgy kalkulálhatunk, hogy a repülőtéri tényezők (infrastruktúra, berendezések, műveletek) miatt az EU 27 + 4 államban a 2250 kg MTOM-ot meghaladó légi járművek esetében bekövetkező légiközlekedési balesetek és váratlan események költsége (2006-os euró árfolyamon) összesen évi 1164 millió eurót tesz ki. Ezenkívül – tekintetbe véve az ultrakönnyű légitaxik elterjedését – a „kis” gépekkel kapcsolatos balesetek áldozatainak száma sem hagyható figyelmen kívül.**



## 2.3.2. A szabályozási keret

### 2.3.2.1. A globális szabályozási keret: ICAO

A repülésbiztonsággal kapcsolatos globális szabályozási keretet az ICAO hozta létre az 1944-ben Chicagóban aláírt egyezmény alapján. Az EU mind a 27 tagállama, valamint Izland, Norvégia és Svájc az ICAO szerződő felei közé tartoznak. A szabályok, szabványok és ajánlott gyakorlatok (ICAO SARP) gyűjteményét az említett egyezmény *függelékei* tartalmazzák, az egyezmény 44. cikke megállapítja, hogy a légitözlekedési szabályok és rendszerek csak akkor hajthatók végre, ha azokat az ICAO szabványosítja. Jóllehet időnként megsértették ezt az alapelvet, mindazonáltal ez képezi a globális interoperabilitás kialakításának alapját. Meg kell azonban jegyezni, hogy az egyezmény a műszaki és az üzemeltetési interoperabilitást hangsúlyozza, és nem azon szervezetek szabályozását, amelyek a repülésbiztonságra vonatkozó európai jogszabályokban fokozatosan kiemelkedő jelentőségre tettek szert.

Ezenkívül az ICAO nem tekinthető a légitözlekedési rendszer tényleges „biztonsági szabályozójának”. Valójában az EASA-alaprendeletben a biztonsági szabályozás három fő feladatot foglal magában: azaz szabályalkotás, típusalkalmassági vizsgálat/felügyelet/végrehajtás és szabványosítás. Ugyanakkor az ICAO fő feladata a szabályalkotásra korlátozódik. Az említett másik két feladat az egyetemes biztonságfelügyeleti átvilágítási program (USOAP) ellenére továbbra is nagyrészt nem koordinált nemzeti feladat marad az ICAO keretében.

Az ICAO szabványainak és ajánlott gyakorlatainak tényleges végrehajtása így a tagállamok döntésétől függ: a tagállamok bevezethetnek egy adott szabványt a jogrendjükbe, de ha úgy akarják, „be is jelenthetnek” az ICAO-nak egy adott eltérést. Az ajánlott gyakorlatoktól való eltérések esetén még bejelentésre sincs szükség. Az ICAO által biztosított szabályozási anyagok valójában jogilag nem kötelező erejűek az államokra nézve, és azokat nem is egységesen értelmezik vagy alkalmazzák, és nem közvetlenül alkalmazandók a jogi vagy természetes személyekre.

Az EU 27 + 4 államban ez nem csak azzal jár, hogy a polgároknak nem biztosított az egységes védelem a repülésbiztonsági kérdésekkel kapcsolatban, hanem azzal is, hogy a belső piacon egyenlőtlenek a feltételek.

Másképpen fogalmazva, jóllehet az ICAO függelékei, beleértve a repülőterekkel kapcsolatos 14. függelékét, gyakran tartalmaznak hatékony üzemeltetési és műszaki rendelkezéseket, amelyek az elmúlt hat évtizedben lehetővé tették a polgári repülés világviszonylatban történő fejlesztését, az ICAO-keretnek a következő fő hiányosságai vannak:

- valójában egyik szabály sem rendelkezik jogilag kötelező erővel;
- a szabályok gyakran csak azt határozzák meg, hogy „mit” kell tenni, de sem azt, hogy „kinek” (azaz valamely szervezet), sem azt, „hogyan” (pl. az illetékes hatóságok által végrehajtandó típusalkalmassági vizsgálat és felügyelet);
- párhuzamos jogi átültetési eljárásokra van szükség minden egyes szerződő államban, ami az egyöntetűség hiányával, eltérő határidőkkel és felesleges munkával jár.

### 2.3.2.2. Szabályalkotás és szabványosítás Európában

Az európai államok mellett, hogy az ICAO-hoz tartoznak, egyénileg más repülési szervezeteknek is tagjai, például az ECAC-nak, a JAA-nak, az EUROCONTROL-nak és GASR-nak.

Az Európai Polgári Repülési Konferencia jelenleg 42 tagállamból áll, magában foglalja mind a 27 EU-tagállamot. Célja, hogy előmozdítsa egy biztonságos, hatékony és fenntartható európai légiközlekedési rendszer folyamatos fejlesztését. Az ECAC *állásfoglalásokat, ajánlásokat és elvi nyilatkozatokat* ad ki, amelyeket a tagállamainak végre kell hajtaniuk. Az ICAO-tól eltérően tehát az ECAC még csak nem is biztonsági szabályalkotó.

A JAA az ECAC társult szerve volt. Szabályalkotási feladatokat kapott, és valóban kidolgozta az egységes légügyi előírásokat (JAR) a légijármű-tervezés és -gyártás, a légi járművek üzemeltetése és karbantartása, valamint a légi személyzet engedélyei terén. Az egységes légügyi előírások azonban – az ICAO szabványaihoz és ajánlott gyakorlataihoz hasonlóan – addig nem voltak kötelező jogi erejűek, amíg az államok nem ültették át azokat saját jogrendjükbe. Jelenleg előrelépést jelent a korábban a JAA által végrehajtott feladatok átadása az Ügynökségnek.

Az EUROCONTROL (amely napjainkban 38 államot foglal magában, Montenegrót is beleértve) jelenleg főleg szolgáltatásnyújtással, központi feladatok ellátásával, képzéssel, kutatással, valamint közös fejlesztési programok tervezésével és irányításával foglalkozik. 2004 előtt azonban az ECAC – amely az ICAO-ra és a JAA-ra vonatkozókkal azonos jellemzőkkel rendelkezett – szabályalkotási szerepet is játszott (azaz elfogadta és kiadta az EUROCONTROL biztonsági és interoperabilitási szabványokat és előírásokat = ESARR). Másképpen fogalmazva, míg a formális szabályalkotási funkció, azaz az EUROCONTROL tagállamaira nézve kötelező határozatok meghozatala az EUROCONTROL állandó bizottságának van fenntartva, ugyanakkor a szervezet kormányközi jellege miatt nem léteznek tényleges jogi végrehajtási mechanizmusok.

Azt követően, hogy az európai jogalkotó elfogadta az „egységes európai égboltról” szóló jogalkotási csomagot, az EUROCONTROL vállalta az azzal kapcsolatos felelősséget, hogy támogatást nyújt az Európai Bizottság számára az ANS-re és az ATM-re vonatkozó végrehajtási szabályok kidolgozásában a Bizottság által kiosztott „mandátumok” alapján.

Ezenkívül az EUROCONTROL soha nem rendelkezett felhatalmazással rendszerek tanúsításához vagy szervezetek jóváhagyásához (beleértve különösen biztonsági rendszerüket).

1996-ban az európai államok létrehoztak egy formális intézményi identitással nem rendelkező önkéntes szervezetet, a Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoportot (GASR), amely kölcsönös együttműködés révén a repülőterek – repülőtéri infrastruktúrára és műveletekre egyaránt kiterjedő – biztonsági szabályozásának összehangolására törekszik. A jelenleg összesen 28 tagállamból álló GASR biztonsági szabályozással kapcsolatos célkitűzései, jogi státusa és az általa teljesítendő feladatok hasonlóak az ICAO-éhoz, a JAA-éhoz és az EUROCONTROL-éhoz.

Végeredményben a fent említett kormányközi szervezetek bármelyike által elfogadott vagy közzétett szabályok, szabványok vagy előírások nem alkalmazandók közvetlenül, kivéve, ha nemzeti szinten átültették az adott állam jogrendjébe.

Ezenkívül egyikük sem rendelkezett felhatalmazással tanúsítványok vagy jóváhagyások kiállításához, sem pedig a szabványosítási vizsgálatokat követően végrehajtó hatalommal.

Ezzel szemben az EASA-nak az 1592/2002/EK alaprendelet alapján három fő feladata van:

- a) szabályalkotás, beleértve a Bizottságnak címzett „vélemények” kidolgozását, ami azt fogja eredményezni, hogy a végrehajtási szabályok közvetlenül alkalmazandók és jogilag kötelező erejűek lesznek az EU 27 + 4 állam területén anélkül, hogy nemzeti szintű átültetésre lenne szükség;
- b) bizonyítványok és jóváhagyások kiadása közvetlenül (az alaprendeletben meghatározott esetekben) vagy a nemzeti szinten kijelölt illetékes légügyi hatóságokon keresztül;
- c) valamint minőségügy és szabványosítás, az illetékes hatóságok vizsgálatai és a Bizottságnak történő jelentés révén, mivel az utóbbi rendelkezik végrehajtási hatalommal.

Az Ügynökség 2003-ban vállalta a felelősséget a repüléstechnikai termékek légi alkalmassága és környezeti megfelelősége tekintetében. Jelenleg az Ügynökség hatáskörének a légi műveletekre, a repülőszemélyzetre és a harmadik országok üzemeltetőinek biztonságára történő kiterjesztésére irányuló javaslat<sup>7</sup> együttdöntési eljárás alá tartozik.

Feltételezve az eljárás kedvező befejezését az EU 27+4 államban az alábbiak következnek be:

- számos légügyi terület biztonsági szabályozása az EU jogrendjének részévé válik (azaz nincs szükség a szabályozások nemzeti szinten történő átültetésére; a végrehajtási feladatokat az adott esetnek megfelelően központi, nemzeti és helyi szinten osztják szét);
- az ATM és az ANS szabályozása továbbra is az „egységes európai égbolt” programon keresztül történik, amelynek a jellemzői nem teljesen felelnek meg az EASA-alaprendeletnek;
- a repülőterek jogi biztonsági szabályozása azonban nemzeti feladat marad, bár számos szervezet (pl. ICAO, GASR) által kidolgozott nemzetközi szabványokon és előírásokon alapul.

### 2.3.2.3. Széttagolt szabályozási keret

Azon érdekelt többsége, akikkel az ECORYS tanácsadó cég konzultációt folytatott az előzetes hatásvizsgálat során, általában vagy részben egyetértettek a fenti 2.3.2.1. és 2.3.2.2. pontban meghatározott problémákkal. Jóllehet nem mindegyik érdekelt fél értett egyet abban, hogy az ICAO szabályai nem minden esetben lesznek kötelező erejűek, abban azonban egyetértettek, hogy sok lehetőség van az eltérő értelmezésekre és a nemzeti jog keretében történő lassú végrehajtásra.

Ehhez kapcsolódik, hogy számos érdekelt eléggé elavultnak tartotta az ICAO egyes szabályait (különösen a repülőterekkel kapcsolatban), mivel azok főleg a felszereltségre (világítás, sávok a futópályán stb.) helyezik a hangsúlyt, ugyanakkor nem foglalkoznak az irányításhoz tartozó kérdésekkel, például a műveletekkel, eljárásokkal és felügyeleti folyamatokkal, amelyek egyre fontosabbá válnak.

Az érdekelteknek az ECORYS által 2005-ben megfigyelt felfogását a SESAR-projekt is osztja, amely a 2007 júliusában közzétett „Teljesítendő 3” dokumentum (DLM-0612-001-01-00) 5.2.4.1. pontjában megállapította, hogy az európai polgári légi közlekedéssel kapcsolatos jogszabály a változáskezeléshez egy összeurópai biztonsági szabályozási keretet tesz szükségessé, amely szilárd eljárásokat és részvételi folyamatokat hoz létre. A SESAR e keret

<sup>7</sup> Az Európai Bizottság által elfogadott COM (2005) 579 végleges, 2005. november 16-i közlemény.

kidolgozásának támogatásához és a változások sikeres végrehajtásának biztosításához is három fő ajánlást határozott meg:

- az Európai Uniónak és az uniós tagállamoknak európai szinten biztonsági szabályozó hatóságot kell kijelölniük, amely a változáskezelés tekintetében szabályozási kapcsolódási pontként is működik, és együttműködik a legkésőbb a SESAR meghatározási szakaszának végére létrehozandó SESAR JU-val;
- a kijelölt európai biztonsági szabályozó hatóságnak ki kell dolgoznia a változáskezelésre vonatkozó (felülvizsgálati) eljárást, valamint adott esetben módosításokat kell javasolnia az európai polgári repülési jogszabály és a meglévő biztonsági szabályozási előírások és rendelkezések tekintetében;
- az EUROCONTROL Ügynökségnek tanácsadó anyagot kell kidolgoznia összehangolt módon a változáskezelés eredményes végrehajtásának támogatásához. Ennek összhangban kell állnia a meglévő európai polgári repülési jogszabályokkal és biztonsági szabályozási előírásokkal, ami biztosítja a közös jelleget.

Ennélfogva az Ügynökség megjegyzi, hogy a SESAR által kidolgozott fenti ajánlások megerősítik a meglévő szabályozás széttagoltságát. Ezenkívül egyértelmű, hogy a javasolt szabályozó hatóságnak egyetlen hatóságnak kell lennie, miközben az EUROCONTROL számára nem irányoznak elő szabályozási feladatot.

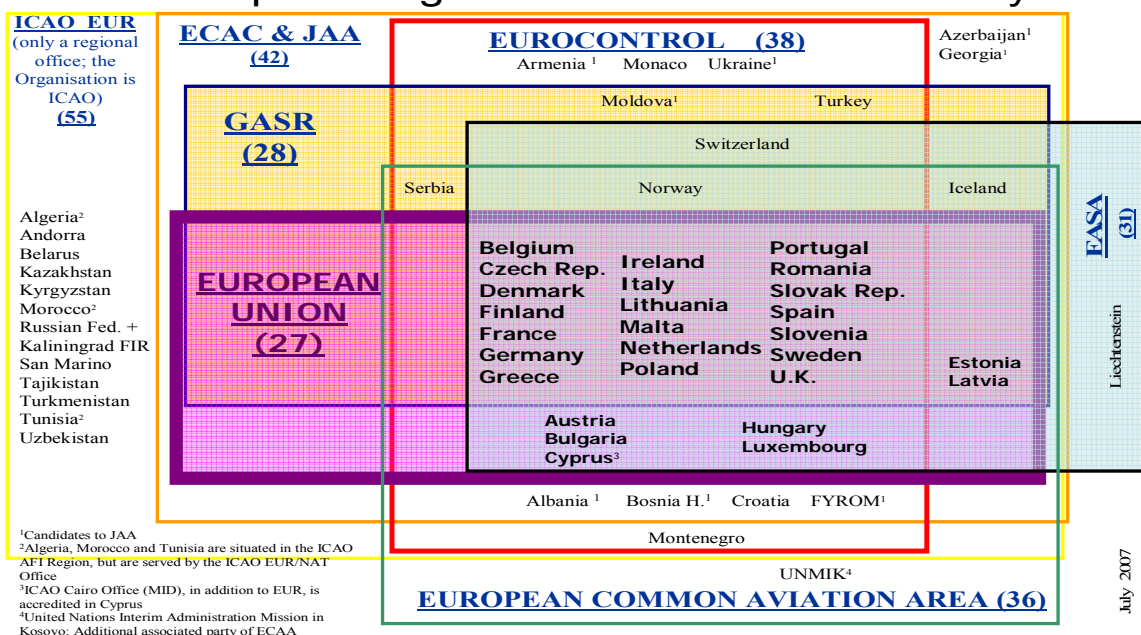
Ugyanígy a közlekedési biztos, Jacques Barrot által 2006 végén létrehozott magas szintű szakértői csoport a 2007 júliusában kiadott záró jelentésében foglalt 1. ajánlásban azt állítja, hogy a széttagoltság jelenti a legfőbb akadályt az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének javítása tekintetében. Mivel ez a probléma csak európai szinten kezelhető, a szakértői csoport azt ajánlotta, hogy meg kell erősíteni az Európai Közösség szerepét és a közösségi módszert, ami az egyedüli eszköz az európai légi közlekedésre vonatkozó szabályozási program létrehozására. Ennek az uniós és más szabályozási eljárások közötti átfedéseket is meg kell szüntetnie, önálló struktúrát biztosítva a szabályozás és a szolgáltatásnyújtás számára, valamint garantálva azt, hogy a biztonsági szabályozási tevékenységeket más szabályozási formáktól (pl. gazdasági vagy pénzügyi) függetlenül hajtsák végre. Még ennél is világosabban a szakértői csoport a 6. ajánlásában azt javasolta, hogy az EUROCONTROL az elkerülhetetlen összeurópai funkciókra, az ATM-hálózat tervezésére, valamint – az Európai Bizottság és a tagállamok kérésére – a szabályozás támogatására helyezze a hangsúlyt, míg a biztonsági szabályozással kapcsolatos tevékenységeket át kell adni az EASA-nak. Végül a szakértői csoport a 8. ajánlásában arra kérte a Bizottságot, hogy hatalmazza fel az EASA-t mint egyetlen uniós szervet a repülésbiztonsági szabályozásra, beleértve a repülőtereket és az ATM-t is. **Végeredményben a biztonsági szabályozási keret jelenlegi széttagoltságából származó problémákat és a kormányközi módszer jogi hiányosságait nem csupán az Ügynökség állapította meg, hanem az érdekeltek, a SESAR és a magas szintű szakértői csoport is.**

### *2.3.3. Szervezetek és nemzeti szintű folyamatok*

#### *2.3.3.1. A biztonsági felügyelet elkülönítése*

Jelenleg 28 állam tartozik a Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoporthoz (GASR), ahogy azt az alábbi 8. ábra bemutatja:

## European Organisations for aviation safety



8. ábra: GASR-tagság az egyéb európai szervezetek összefüggésében

EN_ORI	HU_TRA
European Organisation for aviation safety	Európai repülésbiztonsági szervezetek
ICAO EUR (only a regional office; the Organisation is ICAO) (55)	ICAO EUR (csak regionális iroda, a szervezet az ICAO) (55)
ECAC & JAA (42)	ECAC és JAA (42)
EUROCONTROL (38)	EUROCONTROL (38)
Azerbaijan <sup>1</sup> , Georgia <sup>1</sup>	Azerbajdzsán <sup>1</sup> , Grúzia <sup>1</sup>
Armenia <sup>1</sup> , Monaco, Ukraine <sup>1</sup>	Örményország <sup>1</sup> , Monaco, Ukrajna <sup>1</sup>
GASR (28)	GASR (28)
Moldova <sup>1</sup>	Moldova <sup>1</sup>
Turkey	Törökország
Switzerland	Svájc
Serbia	Szerbia
Iceland	Izland
Norway	Norvégia
EASA (31)	EASA (31)
Liechtenstein	Liechtenstein
Algeria <sup>2</sup>	Algéria <sup>2</sup>
Andorra	Andorra
Belarus	Belarusz
Kazakhstan	Kazahsztán
Kyrgyzstan	Kirgizisztán
Morocco <sup>2</sup>	Marokkó <sup>2</sup>
Russian Fed. + Kaliningrad FIR	Orosz Föderáció + Kalinyingrádi Terület
EUROPEAN UNION (27)	Európai Unió (27)
Belgium	Belgium
Ireland	Írország
Portugal	Portugália
Czech Rep.	Cseh Köztársaság
Italy	Olaszország
Romania	Románia
San Marino	San Marino
Denmark	Dánia

Lithuania	Litvánia
Slovak Rep.	Szlovák Közt.
Tajikistan	Tádzsikisztán
Finland	Finnország
Malta	Málta
Spain	Spanyolország
Turkmenistan	Türkmenisztán
France	Franciaország
Netherlands	Hollandia
Slovenia	Szlovénia
Tunisia <sup>2</sup>	Tunézia <sup>2</sup>
Germany	Németország
Sweden	Svédország
Poland	Lengyelország
Estonia	Észtország
Uzbekistan	Üzbegisztán
Greece	Görögország
U.K.	Egyesült Kir.
Latvia	Lettország
Austria	Ausztria
Bulgaria	Bulgária
Hungary	Magyarország
Cyprus <sup>3</sup>	Ciprus <sup>3</sup>
Luxembourg	Luxemburg
Albania <sup>1</sup> Bosnia H. <sup>1</sup> Croatia FYROM <sup>1</sup>	Albánia <sup>1</sup> Bosznia és Hercegovina <sup>1</sup> Horvátország Macedónia Volt Jugoszláv Közt. <sup>1</sup>
Montenegro	Montenegró
UNMIK <sup>4</sup>	UNMIK <sup>4</sup>
EUROPEAN COMMON AVIATION AREA (36)	EURÓPAI KÖZÖS LÉGTÉR (36)
July 2007	2007. július
<sup>1</sup> Candidates to JAA	<sup>1</sup> JAA-tagságra pályázók
<sup>2</sup> Algeria, Morocco and Tunisia are situated in the ICAO AFI Region, but are served by the ICAO EUR/NAT Office	<sup>2</sup> Algéria, Marokkó és Tunézia az ICAO afrikai régiójába (ICAO AFI) tartoznak, de az ICAO európai nemzeti (ICAO EUR/NAT) irodája foglalkozik velük.
<sup>3</sup> ICAO Cairo Office (MID), in addition to EUR, is accredited in Cyprus	<sup>3</sup> Az ICAO kairói irodája (MID) az EUR-on kívül Cipruson is akkreditált.
<sup>4</sup> United Nations Interim Administration Mission in Kosovo; Additional associated party of ECAA	<sup>4</sup> Az ENSZ Koszovói Ideiglenes Igazgatási Missziója; az ECAA további társult szerződő fele.

25 GASR-tagállam az EU 27 + 4 államhoz, az úgynevezett „EASA-rendszerhez” is hozzátartozik. Az utóbbit ugyanakkor 31 állam alkotja. Azon 6 állam<sup>8</sup> közül, amelyek az EASA-rendszerhez tartoznak, de nem GASR-tagállamok, egy esetben (ciprus) a Közlekedési Minisztérium a repülőtér-irányításért és üzemeltetésért is felelős. A szabályozási hatásvizsgálat összeállításakor nem találtunk arra vonatkozó bizonyítékot, hogy az említett államban külön lenne választva a repülőtéri biztonsági felügyelet. A javasolt politika kapcsolódó lehetséges hatását az alábbi 2.8. pontban elemezzük.

#### *2.3.3.2. Az állami hatóságok által végrehajtott üzemeltetési feladatok*

2007-ben a GASR felmérést végzett a 28 tagállama körében annak érdekében, hogy információkat gyűjtsön arra vonatkozóan, hogy Európa-szerte hogyan szervezik a repülőtéri ágazatot. Az eredményekből főleg az derült ki, hogy sok esetben állami hatóságok (közlekedési minisztérium, helyhatóságok, regionális közigazgatások), közérdekű szervek (pl. kereskedelmi

<sup>8</sup> Ausztria, Bulgária, Ciprus, Magyarország Liechtenstein és Luxemburg.

kamarák) vagy állami tulajdonban lévő vállalkozások felelősek a repülőtéri műveletekért és irányításért, míg más államokban a hatóságok a repülőtéri biztonságra vonatkozó, tervezett alapvető követelményekkel kapcsolatos konkrét tevékenységek elvégzéséért is felelnek. Az említett felmérés legfontosabb megállapításait – amelyek közül néhányat be kell építeni ebbe a vizsgálatba – az alábbi 12. táblázat foglalja össze:

<b>Mely szervezet felelős bizonyos repülőtéri tevékenységek elvégzéséért</b>				
<b>Kategória</b>	<b>A GASR legfontosabb megállapítása</b>	<b>Kapcsolódó alapvető követelmény</b>	<b>Hatásvizsgálatot igényel</b>	
			<b>I/N</b>	<b>Megjegyzések</b>
Repülőtéri műveletek	Különböző esetekben más-más szervezet hajtja végre, például: <ul style="list-style-type: none"> <li>• regionális kormányzat</li> <li>• helyhatóság</li> <li>• kereskedelmi kamara</li> <li>• állami üzleti vállalkozás</li> <li>• állami vagy magántulajdonú vállalat</li> </ul>	B. fejezet	Nem	Az alapvető követelmények függetlenek a repülőtér-üzembentartó törvényes jellegétől
	Közvetlen állami felelősség: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Észtország (bizonyos esetekben)</li> <li>• Olaszország (néhány jelentéktelenebb esetben)</li> <li>• Norvégia (bizonyos esetekben)</li> <li>• Svédország (bizonyos esetekben)</li> <li>• Görögország (nem minden esetben)</li> </ul>	B. fejezet	<b>Igen</b>	Csak ha a biztonsági felügyeleti feladat nincs különválasztva (2.6. pont) Egyetlen GASR-tagállamot sem érint. Az EU 27 + 4 állam közül esetleg csak egy (Ciprus) érintett.
Repülőtéri kényszerhelyzeti terv	Úgy tűnik, hogy néhány esetben ezt a tervet magában foglalja a helyi környezetre vonatkozó kényszerhelyzeti terv; pl. Dánia, Észtország, Franciaország (Préfet), Litvánia esetében.	B.1.f.	Nem	A repülőtér-üzembentartó minden esetben részt vesz, és rendelkeznie kell a vészhelyzetek megoldására szolgáló eljárásokkal
	Néhány esetben a hatóság felelőssége nem üzemben tartói felelősség (pl. Olaszország)			
A helyi környezetre vonatkozó kényszerhelyzeti terv	Az államok túlnyomó részében már megkövetelik	C.3.	Nem	Az esetek többségében már megvalósították
Repülőtéri mentő és tűzoltó szolgálatok	Az esetek többségében a nagyobb repülőtereken a repülőtér-üzembentartó biztosítja. Kivételek: Görögország és Olaszország	B.1.g.	Nem	Az alapvető követelmények megfogalmazása úgy rendelkezik, hogy az üzemben tartónak „bizonyítania” kell.

## 12. táblázat: A GASR-felmérés (2007) összefoglalása

Végeredményben ebben a szabályozási hatásvizsgálatban csak az érdemel figyelmet, hogy (legalább funkcionális szinten) külön kell választani a biztonsági felügyeleti felelősséget.

2.3.3.3. A repülőtéri biztonsági felügyeletre vonatkozó jelenlegi erőfeszítések

2006-ban a Bizottság szolgálatai a Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoport (GASR) munkatársainak segítségével összegyűjtöttek bizonyos információkat az összes repülőtéri biztonsági szabályozási tevékenységhez szükséges valamennyi erőfeszítésre vonatkozóan. A GASR munkatársai által a Bizottság szolgálatai számára megerősített információkat az alábbi 13. táblázat ismerteti:

Sz.	Állam	Olyan repülőterek, amelyekkel kapcsolatban típusalkalmasági vizsgálatot végeztek (vagy a tervek szerint hamarosan végeznek)	Teljes munkaidőre átszámított foglalkoztatás FTE)		
			Politika és szabályalkotás	Típusalkalmasági vizsgálat és felügyelet	Szakmai személyzet összesen
1	Belgium	6	1	4	5
2	Cseh Köztársaság	9	0.5	1.5	2
3	Dánia	36	1	5	6
4	Észtország	11	2	2	4
5	Finnország	28	1	3	4
6	Franciaország	70	7	122	129
7	Írország	28	1	2	3
8	Olaszország	50	10	25	35
9	Lettország	8	0.5	1.5	2
10	Hollandia	14	10	6	16
11	Portugália	50	1	5	6
12	Románia	33	5	8	13
13	Szlovák Köztársaság	8	1	2 + 1	4
14	Szlovénia	67	0.5	2	2.5
15	Spanyolország	42	3	7	10
16	Svédország	99	4	8	12
17	United Kingdom	142	6	14	20
	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>701</b>	<b>54.5</b>	<b>219</b>	<b>273.5</b>

**13. táblázat: A repülőtéri biztonsági szabályozás céljából jelenleg alkalmazott FTE**

A 13. táblázatban szereplő adatok hozzávetőlegesek és részlegesek. Ugyanakkor különféle helyzetekre, „kisebb” vagy „nagyobb” államokra és eltérő kulturális hagyományokra terjednek ki. Így általánosságban úgy gondoljuk, hogy **ezek az adatok megfelelő mintát alkotnak az EU 27 + 4 államban jelenleg hatályos jogszabályok alapján a repülőtéri biztonsági**



**szabályozás céljából alkalmazott FTE számának felbecsüléséhez**, ahogy az az arányos elemzés elvének megfelelően szükséges és elegendő ebben a szabályozási hatásvizsgálatban.

Így jelenleg például az Egyesült Királyságban 6 FTE-t alkalmaznak a repülőtéri biztonságra vonatkozó politikaformálás és szabályalkotás terén. Franciaországban hasonló a helyzet. Egy másik, szélsőséges eset, hogy a lett polgári légiközlekedési hatóságnál csak két szakember foglalkozik a repülőtéri biztonsági szabályozással (azaz szabályalkotás + típusalkalmassági vizsgálat + folyamatos felügyelet). Tehát úgy becsüljük, hogy egy „kisebb” államban évente körülbelül 0,5 „teljes munkaidőre átszámított foglalkoztatás” (FTE) juthat a repülőtéri szabályalkotásra. Tehát 2006-ban 17 állam átlagosan körülbelül 54,5 FTE alkalmazott a repülőtéri biztonsággal kapcsolatos szabályalkotás céljára, azaz államonként 3,2 FTE-t. Ha az EU 27 + 4 állam mindegyikében ugyanezt az átlagos 3,2 FTE-t alkalmazzák, **ez európai szinten összesen 99 FTE-t tesz ki a repülőterekkel kapcsolatos biztonsági szabályalkotás vonatkozásában.**

17 államban körülbelül 219 FTE-t alkalmaztak 701 repülőtér típusalkalmassági vizsgálatához és felügyeletéhez. Ennélfogva egy illetékes hatóságon belül átlagosan 1 külön FTE szükséges 3-nál egy kicsit több ( $701/219 = 3,2$ ) repülőtér típusalkalmassági vizsgálatához és felügyeletéhez a jelenlegi jogszabály alapján: ez az érték, azaz **a 3,2 repülőtérre jutó egy felügyelő tekinthető a jelenlegi „termelékenység tényezőnek”** a szabályozási hatásvizsgálat következő részeiben.

Elvégezhetjük az említett adatoknak az EU 27 + 4 államra való igen hozzávetőleges kivetítését, ha államonként 41 (típusalkalmassági vizsgálatra váró) repülőtérre (azaz 701/17-et) feltételezünk, tehát összesen 1271-et az említett területre vonatkozóan. Ha ezt a számot elosztjuk 3,2-vel, azt kapjuk, hogy a szükséges FTE körülbelül 400.

**Következésképpen ebben a szabályozási hatásvizsgálatban a következő becsléseket használjuk „kiindulópontként” (amely a jelenlegi helyzetet fejezi ki), amelyhez viszonyítva vizsgáljuk az esetleges jövőbeni lehetőségek hatását:**

- **a jelenlegi jogszabályok alapján 99 FTE szükséges a szabályalkotáshoz (azaz a nemzetközi előírások párhuzamos átültetése az egyes tagállamok jogrendjébe);**
- **a jelenlegi szabályok szerint (azaz a műveletek és az irányítás ellenőrzése minden egyes repülőtéren) 3,2 repülőtér típusalkalmassági vizsgálatához és felügyeletéhez 1 FTE szükséges, ami az EU 27+4 államban 400 FTE-t jelent.**

#### *2.3.4. Következtetések és az EU beavatkozásának indoklása*

Végeredményben az azonosított és vizsgált problémák a következők miatt indokolják az EU-szintű beavatkozást:

- a biztonság javítása a repülőtereken vagy azok közelében, ahol az elmúlt évtizedben az összes légiközlekedési baleset 75%-a bekövetkezett, amelyek csak Európában 743 emberéletet követeltek;
- a biztonság javítása az általános célú légi közlekedésre szolgáló közforgalmi repülőtereken is, ahol az éves halálos kimenetelű balesetek száma hasonló, ha nem nagyobb, mint a nagy repülőgépek kereskedelmi légi közlekedése során bekövetkezőké.
- az EU 27 + 4 államban legalább részben repülőtéri tényezők (infrastruktúra, berendezések, műveletek) által előidézett légiközlekedési balesetekkel és váratlan eseményekkel járó költségek csökkentése, amelyek évi (2006) 1164 millió euróra becsülhetők;

- törekvés az EU 27 + 4 államra vonatkozó következetes és egységes szabályozási keret kialakítására, amely világosan elkülönül a szolgáltatásnyújtástól és a balesetek független kivizsgálásától, valamint a szabályozás vagy állami beavatkozás egyéb formáitól (pl. anyagi eszközök biztosítása vagy finanszírozás);
- a szabályozási keretnek a kormányközi szervezetek által elfogadott és közzétett szabályoknál vagy szabványoknál szilárdabb, következetesebb és egységesebb jogalapra helyezése;
- az összeurópai SESAR-projekt támogatása a kezdetektől egyetlen biztonsági szabályozó biztosításával, akivel együtt lehet működni;
- méretgazdaságosság elérése a repülőtéri biztonsággal és interoperabilitással kapcsolatos szabályalkotás terén, amely a biztonsági szabályozással járó költségek racionalizálásának általános összefüggésében manapság 99 FTE alkalmazását teszi szükségessé.

## **2.4. Célkitűzések és mutatók**

### *2.4.1. Célkitűzések*

Az EASA-rendszer tervezett kiterjesztése azon problémákat érinti, amelyek a repülőterek vonatkozásában a biztonsági szabályozás jelenlegi szervezésével, valamint azzal kapcsolatosak, hogy nincs egységesség az illetékes hatóságok által végrehajtandó biztonsági felügyelet tekintetében.

A meghatározott célkitűzések a Bizottság szolgálatai által a hatásvizsgálathoz rendszerint alkalmazott három szint szerint csoportosíthatók, azaz a következőképpen:

- **általános célkitűzések**, amelyek az átfogó politikai célokat testesítik meg;
- **konkrét célkitűzések**, amelyek az átfogó célkitűzések megvalósításához hozzájáruló, tervezett jogalkotási kezdeményezés közvetlenebb céljait tükrözik. Mind az általános, mind a konkrét célkitűzéseket a Bizottság, illetve az Ügynökség közvetlen ellenőrzésén kívül eső tényezők befolyásolják, és ezért időnként nehezen mérhetők;
- **operatív célkitűzések**, amelyek a javaslat pontos eredményeivel kapcsolatosak, és amelyek így megfelelő mutatókkal értékelhetők, sőt mérhetők.

Az EASA hatáskörének a repülőterek biztonságával és interoperabilitásával kapcsolatos szabályozásra történő kiterjesztésére vonatkozó célkitűzéseket és mutatókat a következő 2.4.2.–2.4.5. pont ismerteti.

### *2.4.2. Általános célkitűzések*

Az Európai Bizottságnak a bizottsági munkadokumentumban és az éves politikai stratégiában<sup>9</sup> ismertetett, másfelől nagyjából a „lisszaboni stratégiára” épülő általános társadalmi célkitűzései, amelyek a következők:

- Európa elindítása a *gazdasági fellendülés* útján, amely a tisztességes versenyen alapuló (a munkaerő mobilitásának előmozdítására kiterjedő) belső piac kiépítésén kívül a közlekedési rendszer nagyobb hatékonyságát és eredményességét is magában foglalja, a SESAR támogatása, valamint a balesetek és váratlan események költségeinek csökkentése, és a biztonsági szabályozással kapcsolatos költségek csökkentése (a

<sup>9</sup> lásd: [http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm)

méretgazdaságosság a szabályalkotás terén nagyjából arányban áll az uniós jogszabályok hatálya alá tartozó repülőterek számával);

- Európa *szolidaritás* iránti elkötelezettségének megerősítése, ami magában foglalja azt, hogy az EU 27 + 4 állam területén a polgárok számára azonos szintű védelem biztosított, beleértve minden, a „közforgalmi repülőtereken” dolgozó pilótát;
- a polgárok *védelme biztonsági szempontból* és a közlekedésbiztonság tekintetében;
- e célkitűzések kivetítése és előmozdítása az EU határain kívül azáltal, hogy *nemzetközi szinten nagyobb befolyást érünk el*, vagy azáltal, hogy – az EASA-rendszerhez hasonlóan (azaz EU 27 + 4 állam, de nyitott a további csatlakozásokra) – az uniós jogszabályok végrehajtását kiterjesztjük a szomszédos államokra.

#### 2.4.3. Konkrét célkitűzések

A konkrét célkitűzések meghatározott légiközlekedési célokhoz kapcsolódnak, amelyeket más kezdeményezések is támogatnak, például az egységes európai égbolt kialakítása. Ezek a konkrét célkitűzések részletesebben meghatározhatók a 2001-ben közzétett európai közlekedéspolitikai fehér könyv és annak 2006-ban közzétett félidei felülvizsgálata<sup>10</sup> alapján. Valójában az EASA-rendszer kiterjesztése szorosan kapcsolódik e konkrét célkitűzések némelyikéhez, amelyek közül az alkalmazandókat az alábbiakban foglaljuk össze:

- megfizethető és kiváló minőségű közlekedési megoldások, amelyek elősegítik a személyek, áruk és szolgáltatások szabad mozgását, közös szabályokon alapulnak, egységes az alkalmazásuk és a légi közlekedés valamennyi területére kiterjednek;
- magas szintű mobilitás biztosítása a vállalkozások számára is, ami egységes és egyenlő feltételeket jelent a belső piac számára, ahol az EU 27 + 4 államban semmi nem akadályozza az üzleti vállalkozások létrehozását és terjeszkedését;
- egységes minimális munkaügyi előírások előmozdítása, beleértve a személyzet megfelelőbb képzettségét;
- az utasok és az egyének védelmének és biztonságának biztosítása, az előbbi ténylegesen a javasolt kezdeményezés elsődleges célja. Beleértve a gurulás és állás során bekövetkező balesetekkel és váratlan eseményekkel kapcsolatos költségek csökkentését;
- a közlekedési rendszer hatékonyságának és fenntarthatóságának javítása, ami magában foglalja a méretgazdaságosságot és a kapcsolódó közszektor költségeinek racionalizálását (pl. a közszektorban szükséges FTE összes számának csökkentése; a műszaki előírásoknak a közösségi előírások szintjére emelése; elbíráló szervek a kisebb vállalkozásokhoz stb.);
- innovációk bevezetése (pl. műholdas navigáció), amelyek mindenhol növelhetik az emberek biztonságát, ugyanakkor a bevezetéssel járó költségek csökkentése (pl. kevesebb földi berendezés);
- a technológiai fejlődés elősegítése a szükségtelen korlátozó, kötelező erejű szabályok csökkentése révén;
- az EU játsszon el vezető szerepet világviszonylatban a nemzetközi szervezetekben való részvétel és az adott uniós jogszabályok alkalmazási területének kiterjesztése révén.

#### 2.4.4. Operatív célkitűzések

---

<sup>10</sup> COM (2006) 314 végleges, 2006. június 22. – „Tartsuk mozgásban Európát!: Fenntartható mobilitás kontinensünk számára”, amelyet a következő internetes oldalon tettek közzé:  
[http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf)

Az EASA-rendszer kiterjesztésének várható célkitűzései nyilvánvalóan szorosan összefüggnek az előző 2.3. pontban vizsgált problémákkal. Valójában a választott politika célja, hogy orvosolja vagy mérsékelje a meglévő problémákat, valamint hogy hasznos változások következzenek be. Az operatív célkitűzések azon hatásokkal is szoros kapcsolatban állnak, amelyek megjelölik a beavatkozás várható hatásait, amelyeket aztán nyomon lehet követni és utólag értékelni lehet (azaz a következő kérdés megválaszolása: „a beavatkozás a kezdetben meghatározott célkitűzések megvalósítását eredményezte?”).

Ennélfogva az operatív célkitűzések a tervezett EU-szintű beavatkozással kapcsolatos konkrét intézkedésekkel állnak összefüggésben. Eredményük megállapítható, sőt mérhető, és közvetlenül a végrehajtott intézkedéshez rendelhető. Ezek a megállapítható/mérhető operatív célkitűzések mindenekelőtt a következők:

- az 1592/2002/EK EASA-alaprendeletnek az európai jogalkotó által végrehajtott módosításai;
- a repülőterekre és a repülőtér-üzembentartókra vonatkozó közös végrehajtási szabályok, valamint a közösségi előírások közzététele;
- egy működő szervezet létrehozása;
- a repülőtéri biztonság folyamatos ellenőrzése;
- szoros kapcsolat létrehozása a SESAR-ral;
- egyetlen üzemeltetési engedéllyel rendelkező és egynél több repülőteret irányító repülőtér-üzembentartók megjelenése a piacon;
- a repülőterekkel kapcsolatban szabványosítási vizsgálatok kialakítása és végrehajtása.

#### 2.4.5. Mutatók

A mutatók három különböző szintje határozható meg:

- *Következménymutatók*: a társadalommal kapcsolatban elérni kívánt végleges hatás szempontjából kifejezve. Ezeket rendszerint átfogó mutatókkal mérik, és sok egyéb mutató vagy politika (pl. repülésbiztonság) befolyásolhatja őket; bizonyos esetekben nehéz lesz, ha egyáltalán lehetséges, ezeket az eredményeket összefüggésbe hozni az EASA hatáskörének a repülőterekre történő kiterjesztésével;
- *Eredménymutatók*: azaz a tervezett politika közvetlen célkitűzései, amelyeket az általános cél megvalósításához el kell érni. Ezek kifejezése a politikai választási lehetőségek szerinti intézkedések közvetlen és rövid távú hatásai szempontjából történik, és rájuk más politikák is hatást gyakorolhatnak (pl. a szintén a repülésbiztonság javítására irányuló egységes európai égbolt program);
- *Teljesítménymutatók*: azaz azon pontos intézkedések vagy közvetlen hatások, amelyek az Ügynökségnek a témával kapcsolatos véleményében javasolt politika várhatóan előidézi. A megvalósításra a Bizottság közvetlen ellenőrzése mellett kerül sor, és az könnyen ellenőrizhető.

Az alábbi mutatók lehetővé teszik annak ellenőrzését, hogy a célkitűzések megvalósultak-e és milyen mértékben. Fontos ezeket a mutatókat előre meghatározni, mivel ez lehetővé fogja tenni a tervezett politikai beavatkozás által előidézett hatások értékelését. A konkrét és általános célkitűzésekre vonatkozó mutatók szorosan kapcsolódnak a problémákhoz és a várható hatásokhoz, míg az operatív célkitűzések egyszerűbb és észrevehetőbb, az intézkedések teljesítésével kapcsolatos mutatókat eredményeznek. Az általános célkitűzésekhez kapcsolódó és az Ügynökség által javasolt következménymutatókat az alábbi 14. táblázat ismerteti:

Azonosított problémák	Általános célkitűzések	Következménymutatók
Javítani kell a repülésbiztonságot a repülőtereken és azok közelében.	Az emberek védelme: közlekedés- és repülésbiztonság.	Biztonság minden közforgalmi repülőtéren.
A legalább részben repülőtéri tényezők által előidézett légiközlekedési balesetek költségének csökkentése.	<i>Gazdasági fellendülés:</i> a legalább részben repülőtéri tényezők által előidézett balesetek költségének csökkentése.	A gurulás és állás során bekövetkezett balesetek által okozott károk költsége.
Meg kell szüntetni a biztonsági szabályozási keret széttagoltságát.	<i>Nagyobb nemzetközi befolyás;</i>	Az ICAO 14. függelék hatásának felülvizsgálata.
	Az EASA-rendszer kiterjesztése az EU 27 + 4 államon kívülre.	Újabb államok csatlakozása az EASA-hoz.
A szabályozási keretet szilárd jogalapra kell építeni.	<i>Gazdasági fellendülés:</i> a belső piac építése és a munkaerő mobilitásának elősegítése.	Több repülőteret irányító üzemben tartók megjelenése. Közös kompetencia-rendszerek létrehozása a repülésbiztonsággal kapcsolatos feladatokat ellátó repülőtéri személyzet vonatkozásában.
	<i>Szolidaritás:</i> az EU mind a 27 tagállamában azonos szintű védelem biztosítása az emberek számára.	Az EU 27 + 4 államban a közös szabályok egységes alkalmazása a lehető legtöbb repülőtér tekintetében.
A SESAR támogatása a kezdetektől biztonsági szabályozási szempontból.	<i>Gazdasági fellendülés:</i> a SESAR támogatása világos biztonsági szabályozási kapcsolódási pont létrehozása révén.	Formális kapcsolódási pont létrehozása a SESAR és az Ügynökség között, ugyanakkor tiszteletben tartva a szerepek megosztását.
Ésszerűsíteni kell a repülőtéri biztonság szabályozására irányuló erőfeszítéseket.	<i>Gazdasági fellendülés:</i> a repülőtéri biztonság szabályozásával kapcsolatos költségek csökkentése.	A repülőtéri biztonsági szabályozás tekintetében az EASA-mechanizmus megvalósítása 90-nél sokkal kevesebb FTE alkalmazásával. A nemzeti szintű szabályalkotás minimalizálása.

#### 14. táblázat: Azonosított problémák, általános célkitűzések és következménymutatók

A konkrét célkitűzések is kapcsolódhatnak a fenti 2.3. pontban vizsgált problémákhoz. Ezeket és a megvalósításuk ellenőrzésére vonatkozó mutatókat az alábbi 15. táblázat ismerteti:

Azonosított problémák	Konkrét célkitűzések	Eredménymutatók
Javítani kell a repülésbiztonságot a repülőtereken és azok közelében.	A közös szabályok egységes alkalmazása.	A szabványosítási vizsgálatok kiterjesztése a repülőterekre.
	Kiváló minőségű közlekedési megoldások.	Minden jelentősebb repülőtér üzemben tartója irányítási rendszert valósít meg.
	Az utasok, a pilóták és az emberek biztonságának védelme.	A repülőtéri biztonságra vonatkozó mutatók.
Repülőtéri tényezők	A gurulás és állás során bekövetkezett balesetek és váratlan események	A gurulás és állás során bekövetkezett balesetek és váratlan események által

miatt bekövetkezett balesetek és váratlan események költsége.	költségeinek csökkentése.	okozott károk költsége.
Meg kell szüntetni a biztonsági szabályozási keret széttagoltságát.	Az uniós jogszabályok hatálya minden légügyi területre kiterjed.	Az alaprendelet módosítása hatályának a repülőterekre való kiterjesztése érdekében.
	A repülőterekre vonatkozó közös uniós biztonsági és interoperabilitási szabályok.	A repülőterekre és a repülőtér-üzembentartókra vonatkozó végrehajtási szabályok elfogadása.
	Globális interoperabilitás	Az ICAO 14. függelék hatásának alakulása.
	Nemzetközi szervezetekben való részvétel.	A GASR tevékenységeiben való folyamatos részvétel.
	Az adott uniós jogszabály alkalmazási körének kiszélesítése.	Újabb államok csatlakozása az EASA-hoz.
	A repülőtéri berendezések tervezésének és gyártásának megfelelőbb szabványosítása.	A repülőtéri berendezésekre, valamint a kapcsolódó tervezésre és gyártásra vonatkozó szabályok bevezetése.
A szabályozási keretet szilárd jogalapra kell építeni.	Mobilitás biztosítása a vállalkozások számára is.	Egyetlen üzemeltetési engedély bevezetése és alkalmazása.
	A személyzet megfelelőbb képzettségére vonatkozó uniós előírások.	Közös kompetenciarendszerek létrehozása a repülésbiztonsággal kapcsolatos feladatokat ellátó repülőtéri személyzet vonatkozásában.
A SESAR támogatása a kezdetektől biztonsági szabályozási szempontból.	Új működési koncepciók és technológiai innovációk bevezetése (pl. műholdas navigáció).	A szabályozási kapcsolódási pont kialakítása.
		A műholdas navigáció típusalkalmassági vizsgálatára vonatkozó keret pontosítása.
Ésszerűsíteni kell a repülőtéri biztonság szabályozására irányuló erőfeszítéseket.	Méretgazdaságosság és a kapcsolódó költségeinek racionalizálása.	90-nél sokkal kevesebb FTE az ügynökségi személyzet körében a szabályalkotás, szabványosítás és a repülőterekre vonatkozó biztonsági elemzés tekintetében.
		Az illetékes hatóságoknál rendelkezésre álló személyzet
	A műszaki előírások beépítése a közösségi előírásokba és a technológiai fejlődés elősegítése a szükségtelen korlátozó, kötelező erejű szabályok csökkentése révén.	A műszaki előírások beépítése a közösségi előírásokba.
	Az elbíráló szervek felhatalmazása arra, hogy kisebb repülőterekkel vagy vállalkozásokkal kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot végezzenek.	Az alaprendelet módosítása az elbíráló szervek felhatalmazása érdekében.

### 15. táblázat: Azonosított problémák, konkrét célkitűzések és eredménymutatók

Végül az operatív célkitűzések számos részletes, észrevehető vagy mérhető teljesítménymutatóval kapcsolhatók össze, ahogy az 16. táblázatból kiderül:

<b>Operatív célkitűzések</b>	<b>Teljesítménymutatók</b>
Az alaprendelet módosítása hatályának a repülőterekre való kiterjesztése érdekében.	Az Ügynökség véleménye a Bizottság számára
	A Bizottság által elfogadott jogalkotási javaslat.
	Első olvasat az Európai Parlamentben.
	A Tanács álláspontja.
	Második olvasat az Európai Parlamentben.
A repülőterekre és a repülőtér-üzembentartókra vonatkozó közös végrehajtási szabályok, valamint a megfelelés elfogadható eszközeinek közzététele.	A repülőterekre vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatos 1. NPA közzététele.
	A repülőtér-üzembentartókra vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatos 1. NPA közzététele.
	A repülőterekre vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatos 1. CRD közzététele.
	A repülőtér-üzembentartókra vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatos 1. CRD közzététele.
	A repülőterekre vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatos 1. vélemény kiadása.
	A repülőtér-üzembentartókra vonatkozó végrehajtási szabályokkal kapcsolatos 1. vélemény kiadása.
	A repülőterekre vonatkozó közösségi előírások 1. gyűjteményének közzététele.
Egy működő szervezet létrehozása.	Munkaerő-felvétel, hogy az ATM/repülőterekre vonatkozó szabályalkotással 2008-ra 5 alkalmazott foglalkozzon.
	Munkaerő-felvétel a repülőtéri események biztonsági elemzéséhez.
	Munkaerő-felvétel a repülőterekkel kapcsolatos szabványosítási vizsgálatokhoz 2009-re.
	Külső ellenőrök kijelölése, akik részt tudnak venni a repülőterekkel kapcsolatos szabványosítási vizsgálatokban.
	A repülőterek összességének bevonása az SSCC-be.
	Külső szakértőket magában foglaló csoport létrehozása a végrehajtási szabályok megfogalmazása céljából.
	Az első elbíráló szerv akkreditációja.
A repülőtéri biztonság folyamatos ellenőrzése.	2008-tól kezdve a repülőterek biztonsági elemzésének az éves biztonsági beszámolóba történő beépítése.
A SESAR-ral való kapcsolat	A SESAR biztonsággal kapcsolatban teljesítendő feladatainak értékelése.
Egyetlen üzemeltetési engedély	Egyetlen üzemeltetési engedéllyel rendelkező és egynél több repülőteret irányító repülőtér-üzembentartók megjelenése a piacon
A repülőterekkel kapcsolatban szabványosítási vizsgálatok kialakítása és végrehajtása.	A repülőterekkel kapcsolatos szabványosítási eljárások létrehozása.
	A repülőterekre is kiterjedő szabványosítási vizsgálatok első sorozatának terve.
	A repülőterekre kiterjedő első vizsgálat végrehajtása.

## 16. táblázat: Azonosított problémák, operatív célkitűzések és teljesítménymutatók

### 2.5. Rendelkezésre álló lehetőségek

#### 2.5.1. Előzetes hatásvizsgálat elvégzésének lehetősége

Fentebb az 1.3.3. pontban említett előzetes hatásvizsgálatban, amelyet (egy tanácsadó cég, az ECORYS segítségével)

a Bizottság szolgálatai végeztek el 2005-ben, 5 általános választható lehetőséget mérlegeltek:

- A) „nem történik intézkedés” (azaz az EASA feladatainak az első kibővítését követően várható helyzet nem változik: az EASA felelős a légi alkalmasságért, a repülőszemélyzet engedélyeiért és a légi műveletekért; a nemzeti szinten kijelölt illetékes hatóságok pedig az ANS-ért, beleértve az összeurópai szolgáltatókat és repülőtereket);
- **B) az EASA-rendszer fokozatos kiterjesztése a szabályalkotás, típusalkalmassági vizsgálat és a szabványosítási vizsgálatok terén az ATM-re, ANS-re és a repülőterekre;**
- C) az egységes európai égbolt megbízási mechanizmusának az EUROCONTROL-ra való kiterjesztése a repülőtéri biztonság szabályozása tekintetében, valamint az EUROCONTROL a típusalkalmassági vizsgálat és a szabványosítási vizsgálatok terén is kap feladatokat;
- D) egy teljesen új európai ügynökség létrehozása abból a célból, hogy támogatást nyújtson a Bizottság számára az ATM, ANS és a repülőterek biztonsági szabályozásához;
- E) a (B) lehetőség szerint) kibővített hatáskörű EASA-ra bizonyos ATM működési funkciók (pl. légiforgalmiáramlás-szervezés) elvégzését is ráruházni.

A tanulmány a tanácsadó cég által a várható hatásokkal kapcsolatban elvégzett elemzés alapján arra a következtetésre jutott, hogy a B) lehetőséget kell választani, és a konzultációban részt vevő érdekeltek véleménye is ezt támasztotta alá.

#### 2.5.2. Az e szabályozási hatásvizsgálatban mérlegelt lehetőségek.

A fentebb felsorolt A), C), D) és E) lehetőségeket nem kell ismét mérlegelni ebben a szabályozási hatásvizsgálatban. Másrészt a B) lehetőség tényleges végrehajtásához más fontos kérdéseket kell megvizsgálni.

A 06/2006. sz. NPA valóban 9 kérdést tartalmazott ebben a tekintetben, ezenkívül feltételezve, hogy a végleges cél a (Bizottság által<sup>11</sup>) a fenti 2.5.1. pont alapján már indokolt és kiválasztott B) lehetőség végrehajtása.

Az említett 9 kérdés közül azonban 2 valójában két külön témát érintett: a tervezett alapvető követelmények általános megfelelése, ezenkívül a mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó előírásokkal kapcsolatos alternatívák. A CRD-ben már tényleg különvált ennek a két különböző témának az elemzése. Ezért úgy kell tekintenünk, hogy az NPA-ban szereplő

---

<sup>11</sup> COM (2005) 578 végleges, 2005. november 15.



kérdések teljes száma 10. Az Ügynökség véleménye szerint a 10 kérdés közül 4-et nem kell tovább vizsgálni a hatásvizsgálat szempontjából.

Az alábbi 17. táblázat felsorolja ezt a 4 kérdést, beleértve azon indokokat is, hogy miért nincs szükség további hatásvizsgálatra.

A 06/2006. sz. NPA-ban szereplő kérdések		Miért nem kerül sor alternatív lehetőség mérlegelésére?
Sz.	A kérdés szövege	
1	Az Ügynökség szeretné tudni, hogy az érdekeltek egyetértenek-e azzal, hogy a célorientált magas szintű követelmények közösségi szintű létrehozása a legjobb eszköz a repülőterek biztonsági szabályozására vonatkozó biztonsági célkitűzések meghatározására.	Az Európai Bizottság az ECORYS segítségével már vizsgálta (azaz a B) lehetőség és az A) lehetőség – „nem történik intézkedés” – összevetése). Nincs szükség további vizsgálatra.
2. az alapvető követelményekről	Az Ügynökség szeretné tudni, hogy a mellékelt alapvető követelmények ténylegesen megfelelnek-e a fentebb kidolgozott kritériumoknak, és hogy – szem előtt tartva a előirányzott hatályt – megfelelő alapot szolgáltatnak-e a repülőterek biztonságával és interoperabilitásával kapcsolatos szabályozáshoz.	Minőségi szempontú döntés az alapvető követelményekkel kapcsolatban. Nem állapítottak meg vonatkozó alternatív lehetőségeket.
5	Az Ügynökség szeretné megismerni az érdekeltek véleményét a következőkkel kapcsolatban: <b>a)</b> Szükség van-e a kis repülőterek fizikai jellemzőivel és infrastruktúrájával kapcsolatos alapvető követelményeknek való megfelelés bizonyításának elősegítésére irányuló részletes végrehajtási szabályokra? <b>b)</b> Szükség van-e a kis repülőterek üzemeltetésével és irányításával kapcsolatos alapvető követelményeknek való megfelelés bizonyításának elősegítésére irányuló részletes végrehajtási szabályokra? <b>c)</b> ebben a vonatkozásban a kis és nagy repülőterek különválasztásának jelentősége már felvetődött az alapvető követelményekben	Az érdekeltek döntő többsége elutasította a lehetőséget. Az egyetlen lehetőség: arányos végrehajtási szabályok az összes (nagy és kis) repülőtér vonatkozásában. Nem szükséges megvizsgálni alternatívákat. A jövőbeni javasolt végrehajtási szabályokhoz megfelelő szabályozási hatásvizsgálat fog kapcsolódni
6	Az Ügynökség szeretné megismerni az érdekeltek véleményét a következőkkel kapcsolatban: <b>a)</b> Szükség van-e a kis repülőterek fizikai jellemzőivel és infrastruktúrájával kapcsolatos követelményeknek való megfelelés tanúsítására vonatkozó típusalkalmassági vizsgálat megkövetelésére? <b>b)</b> Szükség van-e a kis repülőterek üzemeltetésével és irányításával kapcsolatos követelményeknek való megfelelés tanúsítására vonatkozó típusalkalmassági vizsgálat megkövetelésére? <b>c)</b> ebben a vonatkozásban a kis és nagy repülőterek különválasztásának jelentősége már felvetődött az alapvető követelményekben	Az érdekeltek döntő többsége elutasította a lehetőséget: típusalkalmassági vizsgálatra minden repülőtér esetében szükség van. Nem szükséges megvizsgálni a kis repülőterekre vonatkozó alternatív lehetőségeket.

**17. táblázat: A 06/2006. sz. NPA-ban szereplő kérdések, amelyek hatása nem igényel részletes elemzést**

Ezzel szemben a többi 6 kérdéssel kapcsolatban alternatívákat lehet előírányozni. Ezeket az alternatívákat az alábbi 18. táblázat sorolja fel, a hatásukat pedig a következőkben részletesen elemezzük a 2.6.–2.10. pontban.

A 06/2006. sz. NPA-ban szereplő kérdések		Téma	Alternatív lehetőségek		A RIA alább felsorolt pontja vizsgálja
Sz.	kérdés		Id.	Ismertetés	
2 a mentő és tűzoltó szolgálatokkal kapcsolatban	A mentő és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó követelmények (beleértve a személyzet szakértelmét is).	A mentő és tűzoltó szolgálatok személyzete	2A	A mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetére általános, nem pedig kifejezetten a légi közlekedéssel kapcsolatos szabályozás vonatkozik.	2.10
			2B	Meghatározott légiközlekedési kompetenciarendszer és orvosi előírások a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetének vonatkozásában.	
			2C	A mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetét az illetékes hatóságok által alkalmazott közös légiközlekedési szabályok is szabályozzák, különösen az orvosi alkalmasság tekintetében.	
3	A közös szabályok alá tartozó, nem közforgalmi repülőterek	A közös szabályok hatálya	3A	Csak a közös uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőterek.	2.6
			3B	A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi közforgalmi repülőtér.	
			3C	A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi repülőtér (akkor is, ha nem közforgalmi repülőtér, vagy ha magánrepülőtér).	
4 + 9	A repülőtéri berendezések szabályozása.	Repülőtéri berendezések	4A	EU-szinten nem szabályozott repülőtéri berendezések.	2.7
			4B	A „nem szabványos” berendezésekre vonatkozó közös uniós szabályok (azaz ETSO), amelyeket a gyártó megfelelőségi nyilatkozata és a repülőtér-üzembentartó hitelesítési nyilatkozata segítségével hajtanak végre.	
			4C	A 4B-hez hasonlóan, de nincs szükség hitelesítési nyilatkozatra, mivel része a repülőtérral kapcsolatos típusalkalmassági vizsgálati eljárásnak.	
7	Egyetlen üzemeltetési engedély	Típusalkalmassági vizsgálati eljárás	7A	Minden egyes repülőtér esetében előírt típusalkalmassági vizsgálati eljárás (amely kiterjed az infrastruktúrára és az irányításra)	2.8
			7B	Minden egyes repülőtér infrastruktúrájához és berendezéseire önálló bizonyítvány, ezenkívül vállalati szinten szervezeti bizonyítvány minden, több repülőteret üzemeltető vállalkozás számára.	
			7C	A 7B-hez hasonlóan, de csak akkor, ha az üzemben tartó „egyetlen” bizonyítványt kér.	
8	Az elbíráló szervek szerepe		8A	Az illetékes hatóságokon kívül akkreditált elbíráló szervek, amelyek jogosultak arra, hogy bizonyos kevésbé komplex repülőterekkel kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot hajtsanak végre és felügyeletet gyakoroljanak. A kérelmező dönti el, hogy melyik hitelesítő szervhez nyújtja be kérelmét.	2.9

			8B	Az illetékes hatóságokon kívül akkreditált elbíráló szervek, amelyek jogosultak arra, hogy valamennyi repülőtérrel kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot hajtsanak végre és felügyeletet gyakoroljanak. A kérelmező dönti el, hogy melyik hitelesítő szervhez nyújtja be kérelmét.	
			8C	Csak azon akkreditált elbíráló szervek, amelyek jogosultak arra, hogy kevésbé komplex repülőterekkel kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot hajtsanak végre és felügyeletet gyakoroljanak.	
9	A repülőtéri berendezésekre vonatkozó hitelesítési nyilatkozat	Repülőtéri berendezések	Lásd a fenti 4. + 9. sort		

## 18. táblázat: A 06/2006. sz. NPA-ban szereplő, alternatív lehetőségekre nyitott kérdések

### 2.6. A közös uniós szabályok hatálya hatásainak vizsgálata

#### 2.6.1. Alternatív lehetőségek

A közös uniós repülőtéri biztonsági szabályok hatályára vonatkozó, következő alternatív lehetőségeket a fenti 2.5.2. pont határozta meg:

- 3A): csak a közös uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőterek (azaz kereskedelmi légi szolgáltatásokat nyújtó repülőterek);
- 3B): a közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi közforgalmi repülőtér;
- 3C): a közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi repülőtér (akkor is, ha magánrepülőtér, nem közforgalmi).

#### 2.6.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma

##### 2.6.2.1. Repülőterek

Az ICAO 14. függelék legfrissebb kiadása (2006. június 15-i 9. módosítás) a következőképpen határozza meg a „repülőtér” fogalmát:

*„Egy meghatározott terület szárazföldön vagy vízen (beleértve az épületeket, felszereléseket és berendezéseket), amelyet teljesen vagy részben légi járművek le- és felszállásához, valamint guruló mozgásához szándékoznak használni.”*

Az ICAO repülőterekre vonatkozó angol nyelvű meghatározása az angol „intended” szó értelmezésétől függően túl tágan tekinthető. Ha ezt a szót „elsősorban valamire szánt” értelemben használjuk, csak az általában repülőtérnek nevezett helyeket értjük alatta. Ha azonban „jogilag engedélyezett” értelemben használjuk, számos vízi és szárazföldi hely (pl. a

finnországi tavak, az Alpok hómezői, ahol síelők szállhatnak le helikopterekről; hegyi füves legelők, ahonnan a siklóernyősök indulnak stb.) tekinthető „repülőtérnek”.

Ezért a fenti meghatározást az uniós jogszabály<sup>12</sup> a „kifejezetten ...alakítottak ki” fogalom bevezetésével megváltoztatta, amely kifejezés korlátozza a repülőtér meghatározása alá tartozó helyek számát.

A „kifejezetten leszálláshoz kialakított helyek” száma jelenleg például Szlovéniában (egy „kis” tagállamban) körülbelül 60 repülőtér tesz ki, beleértve a csak kedvtelési célú repüléshez használt rövid füves kifutópályákat. Olaszországban (egy „nagy” tagállamban) összesen kb. 400 repülőtér van. Átlagban feltételezhető, hogy egy államra körülbelül 200, „kifejezetten kialakított” repülőtér jut (beleértve a legkisebb és legegyszerűbb kifutópályákat), ami az EU 27 + 4 államban hozzávetőleg 6000 repülőtérrel jelent. Ellenben megállapítható, hogy Franciaországban, Németországban és Svédországban majdnem minden repülőtér közzétesznek a hivatalos Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP): Azaz 441-et, 394-et, illetve 154-et. Olaszországban csak körülbelül 100 repülőtér szerepel az AIP-ban, de ezenkívül még 300 „leszállóterület” létezik. Lengyelországban, egy kelet-európai „nagy” államban, 77 repülőtér szerepel az AIP-ban. Az említett öt államban összesen körülbelül 1466 repülőtér számolhatunk meg. Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság 2006. évi statisztikai zsebkönyve<sup>13</sup> szerint az említett öt állam lakossága 249 439 millió fő: tehát körülbelül 5,88 repülőtér jut 1 millió emberre. A zsebkönyv szerint az EU 27 + 4 állam összlakossága 503 500 millió főre becsülhető 2006-ban. Az 5,88 repülőtér/egymillió ember arányt alkalmazva a repülőterek összes számát 3000-re becsülhetjük. Ezzel kapcsolatban nem hoztak nyilvánosságra pontosan összesített hivatalos adatokat. **E hatásvizsgálat céljából összesen 4500 repülőtérrel feltételezünk** (azaz a 6000 és a 3000 közötti átlagot).

---

<sup>12</sup> A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv 2. cikke. (*Hivatalos Lap* L 272., 1996.10.25., 36–45.).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/figures/pocketbook/2006](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006)

A másik véglet, hogy az EUROCONTROL statisztikai adatai<sup>14</sup> szerint 2006-ban az EU 27 + 4 állam 42 repülőtérén regisztráltak több mint 50 000 le- és felszállást, ahogy azt az alábbi 19. táblázat felsorolja:

Sz.	Repülőtér	Le- és felszállások száma 2006-ban
1	Párizs/Charles de Gaulle	270,753
2	Frankfurt	244,467
3	London Heathrow	238,361
4	Madrid/Barajas	217,635
5	Amszterdam	217,561
6	München	203,785
7	Barcelona	163,857
8	Róma/Fiumicino	157,906
9	London/Gatwick	131,914
10	Koppenhága/Kastrup	129,137
11	Bécs	128,773
12	Milánó/Malpensa	125,712
13	Zürich	124,189
14	Brüsszel	123,736
15	Párizs/Orly	116,833
16	Stockholm/Arlanda	113,364
17	Manchester	112,645
18	Oslo/Gardermoen	108,034
19	Düsseldorf	107,090
20	London/Stansted	102,509
21	Dublin	95,554
22	Palma de Mallorca	94,995
23	Athén	92,520
24	Helsinki-Vantaa	86,160
25	Prága/Ruzyně	80,164
26	Genf	79,235
27	Hamburg	78,679
28	Köln/Bonn	75,197
29	Stuttgart	75,106
30	Varsó/Okecie	72,259
31	Berlin-Tegel	68,714
32	Lisszabon	68,211
33	Nizza	68,198
34	Milánó/Linate	64,891
35	Lyon/Sartolas	64,334
36	Edinburgh	62,448
37	Budapest/Ferihegy	62,360
38	Malaga	62,089
39	Birmingham	57,665
40	Las Palmas	57,001
41	London/Luton	55,038
42	Glasgow	52,332

**19. táblázat: 2006-ban több mint 50 000 le- és felszállást regisztráló repülőterek**

<sup>14</sup> EUROCONTROL eCODA Annual Digest 2006.

Mivel a forgalom a következő években várhatóan szinte állandóan növekedni fog, az évi több mint 50 000 le- és felszállást regisztráló „nagy” repülőterek száma 50-re becsülhető. A menetrendszerű kereskedelmi légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtó összes repülőterrel kapcsolatban azonban (amelyek Európában mindig nemzetközi repülőterek a „hetedik szabadság” alkalmazása miatt) az ICAO rendelkezései szerint típusalkalmassági vizsgálatot kell végrehajtani, beleértve bizonyos repülőtereket (amelyek nem szerepelnek az előző táblázatban), amelyek egyes EU-tagállamok, pl. a balti államok vagy Bulgária, Románia fővárosait szolgálják ki.

Ezenkívül biztonsági szempontból egy modern nagy utasszállító repülőgép egyetlen balesete körülbelül 100 áldozattal járhat, így tehát a közös szabályoknak és a szabályozási keretnek az ilyen szomorú esetek minimalizálására kell törekedniük, a kereskedelmi forgalom típusától és volumenétől (azaz rendszeres charter vagy menetrendszerű járat) függetlenül.

A Nemzetközi Repülőterek Szövetségének (ACI) európai részlegéhez tartozó repülőterek számát a szervezet adatbázisának 2006. augusztus 2-i adatai alapján az EU 27 + 4 államban hozzávetőleg 350-re becsülhetjük.

Az ICAO Európai Léginavigációs Tervének munkavázlata szerint (2006. augusztus) 408 repülőtér rendelkezik ICAO-kóddal.

Végül a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv 4. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában a Bizottság minden évben közzéteszi a Hivatalos Lapban a kereskedelmi forgalmat lebonyolító repülőterek jegyzékét. A legfrissebb jegyzéket, amely az EU 27 tagállamát foglalja magában, 2006. november 17-én tették közzé a Hivatalos Lap C 279. számának 13. oldalán. Ebből a forrásból levezethetők a 20. táblázatban szereplő adatok:

<b>Repülőterek</b>	<b>Éves forgalom: &gt; 2 millió utas; vagy &gt; 50 000 tonna áru</b>	<b>1–2 millió utas; vagy 25 000–50 000 tonna áru</b>	<b>Kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőtér</b>	<b>ÖSSZESEN</b>
EU 27 (a Hivatalos Lapból származó adatok)	95	49	464	608
Izlandra, Liechtensteinre, Norvégiára és Svájcra vonatkozó becslések	5	11	76	92
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**20. táblázat: Kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőterek száma**

**Tehát e szabályozási hatásvizsgálat céljából körülbelül 700, nagy repülőgépekkel kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőtérrel feltételezünk.**



Ezenkívül azonban fel kell becsülni a „közforgalmi” repülőterek számát is: azaz a nagy repülőgépekkel bonyolított kereskedelmi forgalom hiányában az általános célú légi közlekedési, légitaxi vagy munkarepülési (pl. mezőgazdasági) szolgáltatásokat nyújtó repülőtereket. A „közforgalmi” kifejezést széles körben használják, de az ICAO nem adott erre a fogalomra vonatkozó meghatározást. Mindazonáltal az EUROCONTROL AIS adatbázisában 2007. augusztus 2-án 2145 repülőtér szerepelt, ahogy azokat az alábbi 21. táblázat felsorolja:

Állam	REPÜLŐTEREK					
	Nyilvános	Magán	Katonai	Polgári/katonai egyszerre	Repülőklubok	ÖSSZESEN
Ausztria	32	21	3	0	0	56
Belgium	7	13	17	1	0	38
Bulgária	5	0	0	0	0	5
Ciprus	3	0	1	0	0	4
Cseh Köztársaság	67	13	0	2	5	87
Dánia	29	12	1	3	0	45
Észtország	9	2	0	0	0	11
Finnország	38	44	3	0	0	85
Franciaország	345	51	29	3	13	441
Németország	212	176	0	4	2	394
Görögország	38	1	17	2	0	58
Magyarország	9	0	0	0	0	9
Izland	60	3	0	0	0	63
Írország	18	9	0	0	0	27
Olaszország	49	29	12	9	0	99
Lettország	3	1	0	0	0	4
Litvánia	7	0	0	1	19	27
Luxemburg	1	1	0	0	0	2
Málta	1	0	0	0	0	1
Hollandia	15	0	9	1	0	25
Norvégia	45	1	7	4	0	57
Lengyelország	8	14	23	0	32	77
Portugália	28	2	7	0	0	37
Románia	18	0	0	0	0	18
Szlovákia	8	0	1	0	7	16
Szlovénia	12	1	0	0	0	13
Spanyolország	87	3	3	9	0	102
Svédország	29	83	41	1	0	154
Svájc	11	30	0	1	0	42
Egyesült Királyság	72	71	5	0	0	148
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>1266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2145</b>

**21. táblázat: Az EUROCONTROL AIS adatbázisában szereplő repülőterek**

A fenti táblázatban foglalt szám adatok nem minden esetben egyeznek meg a GASR-tagok segítségével, nem hivatalos konzultáció keretében gyűjtött adatokkal, amelyeket a fenti 2.3.3.3. pontban ismertettünk. Úgy tűnik, hogy Franciaországban az AIP-ben szereplő 441 repülőtérből csak 70-nel kapcsolatban tervezik típusalkalmassági vizsgálat elvégzését, míg a Cseh Köztársaságban az EUROCONTROL tudomására jutott 87 repülőtérből 9-cel kapcsolatban szándékoznak típusalkalmassági vizsgálatot végezni. Ezzel szemben Szlovénia bejelentette, hogy 67 repülőtérral kapcsolatban szándékozik típusalkalmassági vizsgálatot végezni, miközben az AIS-nak csak 13-ról van tudomása. Amellett, hogy a fenti adatok nem feltétlenül teljesek (pl. Bulgáriának 5 repülőtere szerepel az AIS-ban, míg a hasonló területű Ausztriának 56), és nem is ugyanazokon a fogalom meghatározásokon alapulnak (pl. közismert, hogy

Olaszországban az AIP-ben szereplő 99 repülőtérrel kívül számtalan, a közigazgatási rendszerben „leszállóterületként” meghatározott repülőtér van<sup>15</sup>).

Mindazonáltal a fenti szám adatok lehetővé teszik, hogy az Ügynökség által javasolt fogalom meghatározás alapján felbecsüljük a közforgalmi repülőterek<sup>16</sup> számát. Amennyiben a Bizottság vagy a jogalkotó módosítja a fogalom meghatározást, a szóban forgó szám természetesen változhat.

Tehát e szabályozási hatásvizsgálat céljából a következőket feltételezzük:

- a jelenleg az AIP-ben szereplő valamennyi nyilvános polgári repülőtér (azaz 1266) bele fog tartozni a „közforgalmi” közös fogalom meghatározás körébe;
- az AIP-ben már közzétett, mind az 581 magánrepülőtér a nagyobb forgalom reményében úgy fog dönteni, hogy sorolják a „közforgalmi” repülőterek közé (más, az AIP-ben nem szereplő magánrepülőterek választhatják azt a lehetőséget, hogy nem sorolják őket a közforgalmiak közé);
- 179 katonai repülőtér nem fog az uniós jogszabályok hatálya alá tartozni, de 41, egyben polgári és katonai repülőtér igen;
- a repülőklubok által üzemeltetett, mind a 78 repülőtér azt fogja választani, hogy közforgalmi lesz, és így a közös uniós szabályok hatálya alá fog tartozni (másképpen fogalmazva, ez azt jelenti, hogy az érintett szervezetek szempontjából a legrosszabb esetet választják e szabályozási hatásvizsgálat tekintetében).

Tehát az AIP-ben szereplő közforgalmi repülőterek száma:  $1266 + 581 + 41 + 78 = 1966$ . Mivel azonban elég sok, általános forgalmat bonyolító repülőtér nem szerepel az AIP-ben, a „közforgalmi” repülőterek száma, amelyek a javasolt közös szabályok hatálya alá tartozhatnak, 3000-re becsülhető (AIP + 50%).

A fenti 2.6.1. pontban meghatározott 3 lehetőséggel összefüggésben a közös uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőterek becsült számát végeredményben a 22. táblázat tartalmazza:

LEHETŐSÉG		A repülőterek becsült száma
Id.	Ismertetés	
3A	Csak a közös uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőterek (azaz menetrendszerű kereskedelmi légi szolgáltatásokat nyújtó repülőterek)	700
3B	A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi közforgalmi repülőtér	3000
3C	A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi repülőtér (akkor is, ha magánrepülőtér, nem közforgalmi)	4500

## 22. táblázat: A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőterek

<sup>15</sup> Az ENAC weboldalán 2007. augusztus 2-án közzétettek szerint: [http://www.enac-italia.it/avioli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/avioli/avio_00.asp)

<sup>16</sup> „közforgalmi repülőtér”: olyan repülőtér, amely területének és felszereléseinek használatát bármely általános légiforgalmi (GAT) járat parancsnoka megtervezheti akár azért, mert a nyitvatartási időt és a rendelkezésre álló szolgáltatásokat nyilvánosságra hozzák, akár azért, mert a nyilvánosan elérhető repülőtéri információkon kívül közlést tesz a kapcsolattartó pontot, ahonnan az előzetes engedélyt meg kell szerezni, feltéve, hogy a légi jármű és a parancsnok minősítése megfelel a műveletek biztonsága érdekében előírt feltételeknek.

### 2.6.2.2. Repülőtér-üzembentartók

A több repülőtér irányító üzemben tartókkal kapcsolatos kérdést az alábbi 2.8. pont tárgyalja. Ezért a 2.6. pont céljából azt feltételezzük, hogy minden egyes repülőtér egy üzemben tartó üzemetet. Az EU 27 + 4 államban található, összesen 4500 repülőtér vonatkozásában a legegyszerűbb esetben ez az üzemben tartó egyetlen természetes személy is lehet. A legbonyolultabb esetben az üzemben tartó lehet egy vállalkozás, amely több ezer embert foglalkoztat.

Meg kell azonban jegyezni, hogy az Ügynökség véleménye azt javasolja, hogy csak a menetrendszerű kereskedelmi légi szolgáltatásokat nyújtó repülőterek üzemben tartói számára kelljen előírni a hivatalos irányítási rendszer (azaz főleg biztonsági és minőségirányítási rendszer) létrehozására vonatkozó kötelezettséget. A lehetséges uniós szabályozás egyéb üzemben tartókra gyakorolt hatása minimális lesz, mivel az arra korlátozódik, hogy a napjainkban már nagyrészt alkalmazott legjobb gyakorlatokat bele kell foglalni az uniós jogba.

Tehát azt feltételezzük, hogy **a jogalkotási javaslat által jelentősen érintett repülőtér-üzembentartók száma 700 körül lesz**, azaz megegyezik a nagy repülőgépekkel modern (IFR) kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőterek számával. Valamint azt is feltételezzük, hogy ez a szám nem változik a három meghatározott lehetőség tekintetében.

### 2.6.2.3. Repülőtéri földi kiszolgálók

Minden egyes, menetrendszerű kereskedelmi légi szolgáltatásokat nyújtó repülőtéren számos földi kiszolgáló vállalkozás (vagy maguk a légi fuvarozók, vagy a földi kiszolgálásra szakosodott vállalkozások) működhet az említett 96/67/EK tanácsi irányelv alapján<sup>17</sup>. Ezzel szemben, ha a repülőtér nem kereskedelmi forgalmat bonyolít, a földi kiszolgálás rendszerint a repülőtér-üzembentartójának feladata, és nincs olyan törvény, amely ezt megváltoztatná. Ennélfogva a következő csak a 3A lehetőségre vonatkozik (azaz 700, menetrendszerű kereskedelmi légi szolgáltatásokat nyújtó repülőtér), ahol:

- az évente több mint 2 milliós utasforgalmat (vagy évente több mint 50 000 teherszállítást) bonyolító „nagy” repülőtereken a földi kiszolgálás tekintetében a szabad piac és verseny engedélyezett;
- az évente több mint 1 milliós (de 2 milliónál kevesebb) utasforgalmat vagy 25 000 tonna teherforgalmat bonyolító „közepes” repülőtereken legalább két vállalkozás biztosítja a földi kiszolgálást;
- a légi fuvarozók által biztosított „saját kiszolgálás” mindegyik „kis”, kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőtéren engedélyezett.

Tehát a 3A lehetőség vonatkozásában az alábbi 23. táblázatban szereplő becsléseket feltételezhetjük:

---

<sup>17</sup> A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (*Hivatalos Lap* L 272., 1996.10.25., 36–45.).

Repülőterek száma	„Nagy”	„Közepes”	„Kicsi”	ÖSSZESEN
	100*	60**	540	700
A földi kiszolgálók átlagos száma repülőtérenként	3.4	2	1 („saját kiszolgálást biztosítók”)	nincs adat
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1,000</b>

\* a 2007. január 24-i COM(2006)821 végleges közlemény – a Bizottság jelentése az 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv alkalmazásáról – számítása szerint 95.

\*\* ugyanott 49-et számoltak.

### 23. táblázat: A földi kiszolgálók becsült száma a 3A lehetőség vonatkozásában

A fenti becsült számok nagyon hasonlóak a Bizottság által az említett, 2007. január 24-i COM(2006)821 közlemény E. mellékletében közzétett számokhoz, amelyeket az alábbi 24. táblázat foglalja össze:

A földi kiszolgálók száma az EU-15-ben						
Forrás: SH&E limited, 2002. október, amelyet a COM(2006)821 E. melléklete átvett						
Kategória	Harmadik fél által biztosított földi kiszolgálás		Saját kiszolgálást biztosítók		ÖSSZESEN	
	A 96/67/EK irányelv előtt	Az irányelv után	előtt	után	előtt	után
Utaskiszolgálás	89	172	156	145	245	317
Poggyászkezelés	64	102	55	47	119	149
Áruk és postai küldemények kezelése	116	155	80	83	196	238
A forgalmi előtérben történő kiszolgálás	73	113	62	60	135	173
Üzemanyag és olaj kezelése	78	80	3	10	81	90
<b>ÖSSZESEN AZ EU-15-ben</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

### 24. táblázat: Földi kiszolgálók a Bizottság COM(2006)821 közleményében

Meg kell azonban jegyezni, hogy a fenti 24. táblázatban szereplő adatok 2002-ből származnak, és csak a (2004 előtti) 15 tagú EU-ra vonatkoznak, nem pedig az e szabályozási hatásvizsgálatban tekintetbe vett EU 27 + 4 államra. Ebből a szemszögből nézve és 5 évvel később úgy gondolhatjuk, hogy alábecsülték az adatokat. Másrészt azonban az adatokat repülőtérenként számolták össze, míg a harmadik félként szolgáltatást nyújtók vagy a saját kiszolgálást biztosítók nagy valószínűséggel több helyen is folytathatnak tevékenységet. Ha így nézzük, az adatokat túlbecsültnek kell tekinteni. Másképpen fogalmazva, feltételezzük, hogy a két hatás többé-kevésbé kiegyenlíti egymást, és így a végleges számszerű eredmény, 1000, eléggé valósnak tekinthető.

**Tehát az érintett földi kiszolgáló vállalkozásoknak a 3A lehetőségre alkalmazandó összes száma 1000-re becsülhető.** A repülőtér-üzembentartótól eltérő földi kiszolgáló nem jön számításba az esetleges 3B és 3C lehetőségénél.

#### 2.6.2.4. Illetékes hatóságok

A nemzeti kormányok által kijelölt illetékes légügyi hatóságok napjainkban két fő feladatot látnak el a repülőtéri biztonsággal kapcsolatban:

- szabályalkotás (azaz az ICAO rendelkezéseinek a nemzeti jogrendbe való átültetése és beépítése);
- típusalkalmassági vizsgálat elvégzése és felügyelet (beleértve az ellenőrzéseket és vizsgálatokat) a repülőterekkel kapcsolatban.

A szabályalkotási feladatok döntő többségének az EASA-nak történő átadása a jogalkotási javaslat hatálya alá tartozik. Ezzel szemben a második feladat a közelség miatt továbbra is helyi szinten, az említett hatóságok hatáskörében marad. Nem várható, hogy az EASA részt fog venni a repülőterek típusalkalmassági vizsgálatában és felügyeletében.

Ugyanakkor az EASA a szabályalkotáson kívül az illetékes hatóságok szabványosítási vizsgálatait (vagy ellenőrzéseit) is el fogja végezni. A javasolt jogszabály egyaránt érinti az Ügynökséget és a helyi illetékes hatóságokat.

A javasolt jogszabályban semmi sem akadályozza az államokat abban, hogy közös illetékes hatóságokat hozzanak létre, vagy hogy a típusalkalmassági vizsgálatokkal és a felügyelettel kapcsolatos feladatokat egy szomszédos állam hatóságára ruházzák. Jelenleg azonban nem áll rendelkezésre semmilyen bizonyíték arra vonatkozóan, hogy ez meg fog történni. Az államok úgy is határozhatnak, hogy regionális szinten jelölnek ki illetékes hatóságokat. Jelenleg ez a helyzet a német szövetségi állam („Länder”) esetében. Ezért feltételezhető, hogy Németországban egy helyett 16 illetékes hatóság lesz. **Ennek figyelembevételével ebben a szabályozási hatásvizsgálatban feltételezzük, hogy az EU 27 + 4 államon belül helyi szinten a repülőtéri biztonság felügyelete tekintetében az illetékes hatóságok száma nem 30, hanem 46 körül lesz (31 – Németország + 16 szövetségi állam), valamint az Ügynökség.**

#### 2.6.2.5. Az érintett szervezetek összefoglalása

Végeredményben a fenti 2.6.2.1., 2.6.2.2., 2.6.2.3. és 2.6.2.4. alpontban ismertetett információk alapján az érintett szervezetek számára vonatkozó becslést az alábbi 25. táblázat tartalmazza:

LEHETŐSÉG		Becsült szám			
Id.	Ismertetés	Repülőterek	Hivatalos irányítási rendszerrel rendelkező repülőtér-üzembentartók	Földi kiszolgálók	Hatóságok
3A	Csak a közös uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőterek	<b>700</b>			

	(azaz kereskedelmi légi szolgáltatásokat nyújtó repülőterek)		<b>700</b>	<b>1000</b>	<b>46</b> + <b>Ügynökség</b>
3B	A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi közforgalmi repülőtér	<b>3000</b>			
3C	A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó valamennyi repülőtér (akkor is, ha magánrepülőtér, nem közforgalmi)	<b>4500</b>			

## 25. táblázat: A közös uniós szabályok hatálya alá tartozó repülőterek

### 2.6.3. A biztonsággal kapcsolatos hatás

Egy megfelelőbb szabályozási keret, valamint a rendelkezésre álló források ésszerűbb felhasználása feltétlenül hozzá fog járulni az uniós jogszabályok hatálya alá tartozó repülőterek biztonságának javításához. Nincs azonban olyan eszköz, amely kellő bizonyossággal számszerűsítene a repülőtéri biztonsággal kapcsolatos mutatókra (pl. a fenti 2.3.1. pontban említettekre) az elkövetkező években gyakorolt hatást. Mindazonáltal minőségi szempontból úgy becsülhetjük, hogy az EASA-alaprendelet hatályának a repülőterekre történő kiterjesztése a következő jelentős, biztonsággal kapcsolatos hatásokat is elő fogja idézni:

- az illetékes hatóságok által végrehajtott típusalkalmassági vizsgálati és felügyeleti feladatok minőségének jelentős mértékű javítása az Ügynökség által végrehajtott szabványosítási vizsgálatok révén; ez mind a három lehetőségre vonatkozik;
- a nagyobb repülőterek hivatalos minőségi és biztonsági irányításának megerősítése az EU 27 + 4 állam területén, ami kis javulást fog eredményezni a 3A lehetőség tekintetében (mivel az e lehetőség körébe tartozó repülőterek többsége már rendelkezik ilyen irányítási eszközzel);
- a 3B és 3C lehetőségek körébe tartozó repülőterek, jóllehet nem kötelesek teljesen kész és hivatalos biztonsági rendszert alkalmazni, mindazonáltal kötelesek lesznek végrehajtani az alapvető követelmények B1. fejezetében foglalt, az irányításra és az üzemeltetésre vonatkozó intézkedéseket. Így a 3B és 3C lehetőség egyaránt nagyon kedvező hatást fog előidézni a biztonság tekintetében. A 3B lehetőség azonban kiterjed a „közforgalmi” repülőterekre, amelyek nagyobb forgalmat bonyolítanak le, mint a 3C lehetőség körébe tartozó többi repülőtér (az utóbbi magában foglalja a nem közforgalmi magánrepülőtereket is). Ezért a balesetek vagy váratlan események előfordulásának valószínűsége tekintetében mennyiségi szempontból a 3B lehetőséget még jobbnak is tekintjük, mint a 3C-t;
- az alkalmazandó szabályok tekintetében nagyobb jogbiztonság, valamint a megfelelés igazolásához kapcsolódó felelőségek és eljárások jobb meghatározása; ezenkívül javul a szabályok minősége az érdekeltekkel (a hatóságokon kívül az ágazattal és az üzemben tartókkal) való szisztematikus konzultáció következtében, amely az EASA-rendszer alapvető sajátossága. Ez különösen fontos a 3B és 3C lehetőségek tekintetében, mivel a 3A-hoz tartozó repülőterek rendszerint már megfelelő

felügyeletnek vannak alárendelve; a fenti pontban megállapítottak szerint azonban a 3C lehetőség körébe tartozó további repülőterek elhanyagolható számú utast szolgálnak ki;

- a szabályozási keret széttagoltságának bizonyos mértékű megszüntetése, mivel a javasolt alapvető követelmények a repülőtéri biztonságban érintett, valamennyi szereplő számára előírják, hogy hozzanak létre hivatalos és ellenőrzött kapcsolódási pontokat. Ez rendkívül fontos a 3A és 3B lehetőség vonatkozásában (ahol léteznek ilyen kapcsolódási pontok), de semleges hatása a 3C lehetőség tekintetében, mivel ezeken a kisebb leszállóhelyeken nincs légiforgalmi ellenőrzés, és nincsenek kereskedelmi földi kiszolgálók. Azt is figyelembe kell venni azonban, hogy jelenleg körülbelül 1260 repülőtérrel kapcsolatban már elvégezték a típusalkalmassági vizsgálatot (vagy tervezik elvégezni az EU 27 + 4 államban). ennek a számnak 700-ra csökkentése (az EU jogrendjében a tagállamok nem írhatnak elő újabb követelményeket, mert az torzítja a versenyt) biztonsági szempontból visszalépést jelent a 3A lehetőség vonatkozásában, amit így rendkívül kedvezőtlennek kell tekinteni;
- az EASA támogatni tudná az EU 27 + 4 állam jelenlétét és befolyását az ICAO-ban és a GASR-ban, ami viszont a teljesítendő feladataik növekedésének tekintetében marginális hatást idézne elő; erre főleg a szabályalkotás és a biztonsági elemzés központosítása következtében kerülne sor, ami a három alternatív lehetőség vonatkozásában állandó.
- újabb államoknak az EASA-rendszerhez való csatlakozása hozzá fog járulni az emberek biztonságának növeléséhez, még akkor is, ha az EU 27 + 4 államon kívül utaznak; a biztonság lehetséges kiterjesztését azonban általános szempontból a közösségi rendszer által gyakorolt vonzóerő és az EASA tekintetében konkrétabban a rendszerének hatékonysága és eredményessége határozza meg; másképpen fogalmazva az EASA hatáskörének a repülőterekre történő kiterjesztése e tekintetben semleges hatást idéz elő mindhárom meghatározott lehetőség tekintetében;
- a komplexebb repülőtereken napjainkban a hatóságok megfelelő felügyeletet gyakorolnak, ami a személyzet bizonyos tagjai kompetenciarendszerének felügyeletét is magában foglalja; az Ügynökség véleménye azonban azt javasolja, hogy a repülőtéri vagy repülőtér közeli repülésbiztonsággal kapcsolatos feladatokat végző valamennyi alkalmazottra (beleértve azon személyeket, akik kísérő nélkül beléphetnek a guruló területre) vonatkozóan kompetenciarendszert kell bevezetni, ami némi javulást fog eredményezni a nagyobb repülőterek esetében (3A lehetőség), ahol ezt a gyakorlatot már nagyjából alkalmazzák (pl. a légiközlekedési ágazat önkéntesen). A 3B lehetőség tekintetében sokkal jelentősebb lesz a hatás, figyelembe véve, hogy a forgalom folyamatos növekedése következtében intenzívebben használnak egykor „kisebb” repülőtereket, míg az ultrakönnyű légitaxik piaci megjelenése a kereskedelmi légitaxi nagyobb mértékű hasznosításához vezethet; az utóbbi szolgáltatást valóban gyakran a 3B lehetőség körébe tartozó repülőterek nyújtják; az arányosság miatt nem valószínű, hogy a kisebb repülőterek számára komplex kompetenciarendszert írnak elő; tehát még a 3C lehetőségre vonatkozó hatás is csak csekély jelentőségű;
- végül a szabályalkotás tervezett központosítása következtében az EU 27 + 4 államban erre a feladatra jelenleg alkalmazott, becsült 99 FTE egy része fel fog szabadulni; feltételezésünk szerint körülbelül 30 FTE-re lesz szükség ahhoz, hogy az említett államokban elvégezze a szabályalkotási feladatot (az uniós jogszabály hatályán kívül eső repülőterek bevonása és a közös szabályok kidolgozásához való hozzájárulás); ez azt jelenti, hogy körülbelül 70 FTE (azaz a jelenleg rendelkezésre álló, becsült 400 FTE 17%-a) nemzeti szinten a szabályalkotásról átirányítható a típusalkalmassági vizsgálatokhoz és a felügyelethez. Napjainkban minden állam a nagyobb repülőterekre összpontosítja az erőforrásait, tehát a 3A lehetőség tekintetében semleges lesz a hatás; ezzel szemben a 3B lehetőség esetében jelentős hatásról beszélhetünk, amennyiben a



felszabaduló erőforrásokat foglalkoztatni lehet. Az ilyen erőforrások mennyisége és a kisebb leszállóhelyekkel kapcsolatos társadalmi jelentőség miatt ez a tényező semleges a 3C lehetőségre nézve.

Végeredményben a fenti 2.1.2. pontban ismertetett módszertan alkalmazásával (beleértve a biztonsági hatások 3-as súlyozási tényezőjét), valamint a 2.4.5. pont alapján alkalmazandó, a konkrét célkitűzésekhez kapcsolódó eredménymutatók kiválasztását követően pontszámokat rendelhetünk az alaprendelet módosítása hatályának kiterjedésével kapcsolatos három lehetőség biztonsági vonatkozású hatásához, ahogy azt a következő 26. táblázat bemutatja:

<b>Az uniós jogszabály hatályával kapcsolatos, biztonsági vonatkozású hatás szempontjából lényeges eredménymutatók</b>	<b>A lehetőségek pontozása</b>		
	<b>3A</b>	<b>3B</b>	<b>3C</b>
<b>Az érintett repülőterek száma</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
A szabványosítási vizsgálatok kiterjesztése	+ 2	+ 2	+ 2
Írányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzemben tartói által	+ 1	+ 3	+ 2
A repülőtéri biztonságra vonatkozó mutatók	+ 1	+ 1	+ 1
Az alaprendeletben foglalt repülőterek	- 3	+ 3	0
Közös végrehajtási szabályok elfogadása	+ 2	+ 3	+ 2
Az ICAO 14. függelék alakulása	+ 1	+ 1	+ 1
A GASR tevékenységeiben való részvétel	+ 1	+ 1	+ 1
Újabb államok csatlakozása az EASA-hoz	0	0	0
A repülőtéri személyzetre vonatkozó kompetenciarendszerek	+ 1	+ 3	+ 1
Az illetékes hatóságoknál a típusalkalmassági vizsgálat és a felügyelet elvégzéséhez alkalmazott személyzet	0	+ 2	0
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (pontszám x 3, a biztonság tekintetében)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**26. táblázat: Az uniós jogszabály hatályának kiterjesztésével kapcsolatos biztonsági vonatkozású hatás pontozása**

#### 2.6.4. Gazdasági hatás

##### 2.6.4.1. Az Ügynökség által elvégzendő szabványosítási vizsgálatok

Az EASA által az illetékes (a légi alkalmassággal kapcsolatban már létrehozott) hatóságoknál végzendő szabványosítási vizsgálatoknak a repülőterekre való kiterjesztésére az időszakos ellenőrzésekre vonatkozó általános tervnek megfelelően kerül sor, amely kétévenkénti 1 látogatáson alapul (gyakoriság = 1 : 2 = évi 0,5 látogatás). Ezenkívül kivételes esetekben eseti vizsgálatok is elvégezhetők. Így feltételezhető, hogy a gyakoriság 10%-kal nagyobb: 0,55.

Az említett látogatások rendszerint 5 napig tartanak, és azokat 3 ellenőrből álló, repülőterekkel foglalkozó csoport végzi el<sup>18</sup>. A legköltségesebb esetben mindhárom ellenőr az EASA-hoz

<sup>18</sup> Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszereiről szóló, 2006. május 16-i 736/2006/EK bizottsági rendelet 6. cikkének (1) bekezdése szerint az Ügynökség ellenőrző csoportja legalább 3 tagból áll. A tagállamok 1 vagy 2 tagot rendelhetnek ki.

tartozik. Ez a szabályozási hatásvizsgálat az ilyen legrosszabb esetet vizsgálja. Egy ellenőrző látogatásra jutó átlagos erőfeszítés tehát: 5 nap x 8 óra x 3 személy = 120 munkaóra. Mivel a látogatások évenkénti gyakoriságát 0,55-ra becsültük, ezt azt jelenti, hogy (120 x 0,55) átlagosan **körülbelül évi 66 munkaóra van szükség ahhoz, hogy az Ügynökség egyetlen illetékes hatóságnál egy szabványosítási látogatást tegyen a kétéves tervezési időszak során.**

Az említett 736/2006/EK rendelet szerint azonban az Ügynökség repülőterekkel foglalkozó ellenőreinek az ellenőrzési jegyzőkönyvek és kérdőívek kidolgozásához és módosításaihoz is hozzá kell járulniuk. Ezenkívül részt kell majd venniük a tervek elkészítésében, a látogatások összehangolásában és előkészítésében, az eredményekről való beszámolásban és az esetleges korrekciós intézkedések érdekében a tervek utólagos ellenőrzésében. Az Ügynökség által egy illetékes hatóság szabványosításával évenként eltöltendő munkaórákat tehát átlagosan legalább 3,5-szer többnek becsüljük (azaz egy hét a látogatásra, plusz 2,5 hét kapcsolódó irodai munka) a fent említett 66 óránál.

Tehát  $66 \times 3,5 = 231$  óra szükséges átlagosan évenként ahhoz, hogy az EASA egy illetékes hatósággal kapcsolatban elvégezze a szabványosítást a repülőterekkel kapcsolatban, ez magában foglalja a tényleges látogatást, valamint a látogatást megelőző és követő, kapcsolódó irodai munkát.

Az Ügynökség 2008-ra vonatkozó költségvetésében (1. és 2. cím) a személyi jellegű ráfordítások (fizetések + igazgatás, kivéve az utazást) körülbelül 43,8 millió eurót tesznek ki egy átlagos 338 főből álló teljes létszám esetén. Következésképpen az EASA-n belül 1 FTE körülbelül évi 130 000 euróba kerül, figyelembe véve a B fizetési osztályokba tartozó ideiglenes alkalmazottakat, szerződéses alkalmazottakat és a kisegítő alkalmazottakat. Az e szabályozási hatásvizsgálat szempontjából lényeges személyzet azonban jórészt az A fizetési osztályokba tartozó ideiglenes alkalmazottakból áll. Esetükben 15%-kal magasabb költséggel számolunk (azaz évi 150 000 EUR). Egy évben (365 nap) 52 szombat és vasárnap van. Ezenkívül körülbelül 30 nap szabadsággal 16 hivatalos ünneppel kell számolni. Így a fennmaradó hasznos napok száma:  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  nap. 5 nap betegszabadsággal és egyéb hiánnyal számolva a tisztán fennmaradó napok száma évi 210. Ha napi 7,5 munkaórát feltételezünk, ez évente 1575 munkaórát tesz ki. Feltételezésünk szerint a munkaórák körülbelül 20%-át a szokásos teendőkkel, tervezéssel, jelentéssel és egyéb adminisztratív feladatokkal töltjük el, így a „számlázható” órák száma körülbelül 1260-at tesz ki. Egy számlázható óra költsége (150 000/1260) így 120 EUR az Ügynökség személyzete esetében (az általános költségek kivételével, amelyek csak a típusalkalmassági vizsgálatokkal kapcsolatos tevékenységekre alkalmazandók, amelyek e szabályozási hatásvizsgálat szempontjából nem lényegesek). Körülbelül óránként 25 euróval számolunk az útiköltségekkel kapcsolatban, mivel a szabványosítási vizsgálatoknak az egész kontinensre, a perifériára is ki kell terjedniük. Tehát e szabályozási hatásvizsgálatban feltételezzük, hogy egy számlázható óra teljes költsége az Ügynökség személyzete tekintetében 145 EUR (beleértve az utazást).

Végeredményben, **azt feltételezzük, hogy** e pontban és az egész szabályozási hatásvizsgálat során az Ügynökség tekintetében **1 FTE a következőket fejezi ki:**

- évi 150 000 EUR átlagköltség;
- **210 munkanap** és 1260 számlázható óra 120 EUR + 25 EUR óránkénti útiköltséggel számolva.

A fenti 2.6.2.4. pontban az érintett hatóságok számát 46-ra becsültük, tehát a szabványosítási vizsgálatok tekintetében az Ügynökség éves költsége összesen:

- 231 óra x 46 hatóság = körülbelül évi 10 626 számlázható óra;
- ez 1260-nal osztva **körülbelül 9 FTE-t jelent a jóváhagyásokkal és szabványosítással foglalkozó igazgatóságnál** (az átmeneti után egy állandó állapot);
- az ellenőrök száma szükségessé teszi **1 további osztályvezető és 1 asszisztens felvételét; így az FTE-k száma 11-re nő**, ami (x 150 000 EUR) az Ügynökség tekintetében körülbelül évi 1 650 000 EUR teljes költséget jelent.

A szabványosítási vizsgálatok azonban az ellenőrzött hatóságoktól is erőfeszítést kívánnak. Feltételezzük, hogy átlagosan az 5 napos látogatás minden egyes napjára 1 koordinátort alkalmaznak (= 37,5 munkaóra). Ha a 37,5-öt megszorozzuk a gyakoriságot jelző 0,55-tel, megkapjuk, hogy minden egyes hatóságot évi 21 munkaóra terheli. Ugyanakkor a hatóságoknak még kérdőíveket is ki kell tölteniük és információkat is kell szolgáltatniuk. Ezért feltételezzük, hogy átlagosan kétszer annyi időt kell eltölteniük = évi 42 munkaóra az EASA által a repülőterekkel kapcsolatban végzendő ellenőrzésre. Az érintett 46 hatóság esetében ez összesen:

- 42 óra x 46 hatóság = körülbelül évi 1932 munkaóra;
- azaz körülbelül 1,5 FTE az EU 27 + 4 teljes területére;
- ha esetükben 110 EUR átlagos bérköltséget (2006) feltételezünk munkaóránként (nincs útiköltség, mivel a hatóságokat a saját helyiségeikben ellenőrzik) az EU 27 + 4 államra vonatkozóan (beleértve az újonnan csatlakozott államokat) 1 FTE költsége 138 600 eurót tesz ki = körülbelül évi 207 900 EUR mind a 46 hatóság tekintetében.

A fentebb a hatóságokkal kapcsolatban feltételezett körülbelül 110 EUR/óra költséget a tanúsítással kapcsolatban az Ügynökség rendelkezésére álló adatok igazolják, amelyek kimutatják, hogy az említett hatóságok szakértőinek átlagos költsége körülbelül 9%-kal kevesebb, mint az Ügynökség személyzetéé. És valóban 120 EUR (az Ügynökség esetében becsült költség) -9% körülbelül óránként 110 eurót tesz ki.

**Végeredményben az Ügynökség szabványosítási vizsgálatainak** a repülőterekre történő kiterjesztésével járó költségek – szem előtt tartva, hogy a repülőtér-üzembentartók nem vesznek részt közvetlenül ebben a tevékenységben, legfeljebb nagyon ritkán – az alábbi 27. táblázatban ismertettek szerint kalkulálhatók:

Paraméter	Az Ügynökség esetében	A 46 illetékes hatóság esetében összesen	A repülőtér-üzembentartók esetében	ÖSSZESEN
FTE	11	1,5	0	<b>12,5</b>
ezer EUR	1,650	208	0	<b>1858</b>

#### **27. táblázat: A repülőterekkel kapcsolatos szabványosítási vizsgálatok becsült költsége**

Erről a költségről feltételezzük, hogy állandó marad, mivel a hatóságok száma nem változik a 3A, 3B és 3C lehetőségek esetében.

#### 2.6.4.2. A repülőterek típusalkalmassági vizsgálata

Az EASA-alaprendeletnek a repülőterekre vonatkozó típusalkalmassági vizsgálatra történő kiterjesztésével kapcsolatos gazdasági hatás értékeléséhez először meg kell jegyeznünk, hogy a mai repülőterekre (és műveleteikre) már a szabályok két csoportja vonatkozik:

- az ICAO-egyezmény függelékeiben (főleg a 14. függelékben) és a kapcsolódó dokumentumokban, illetve műszaki kézikönyvekben található ICAO-rendelkezők;
- a repülőtéri biztonsággal kapcsolatos nemzeti jogszabályok, amelyek rendszerint a fent említett ICAO-rendelkezők átültetése köré épülnek.

Az alkalmazandó ICAO-szabvány (azaz a 14. függelék I. kötetének 1.4.1. pontja, amely 2003. november 27-től alkalmazandó) azonban csak a nemzetközi repülőterek (közérthetően a nagy repülőgépekkel lebonyolított kereskedelmi légi közlekedés) számára írja elő a típusalkalmassági vizsgálatot. Ezenkívül az ICAO ajánlja (a 14. függelék 1.4.2. pontjában), hogy minden közforgalmi repülőtérral kapcsolatban végezzenek típusalkalmassági hatásvizsgálatot. Az EU-ban a kereskedelmi légiközlekedési piacra való bejutásról szóló 2408/1992/EK rendelet alapján minden olyan repülőtéren, ahol a kereskedelmi légi közlekedés megengedett, a nemzetközi forgalom is engedélyezett. Ezenkívül a személyeknek az EU-n belüli szabad mozgása azt jelenti, hogy minden közforgalmi repülőtéren engedélyezett az általános nemzetközi légi közlekedés. A „nemzetközi” és a „közforgalmi” közötti megkülönböztetés az említett ICAO-rendelkezőkben szerepel, és előfordulhat, hogy ez – a már létrehozott jogszabályok alapján – nem releváns az EU-ban.

Másképpen kifejezve az ICAO-rendelkezők (szabvány + ajánlott gyakorlat) már előírják a repülőterek típusalkalmassági vizsgálatára vonatkozó kötelezettséget (és a kapcsolódó szolgáltatásokat). Mivel azonban az ICAO nem ad meghatározást a „közforgalmira” vonatkozóan, és az ajánlások alkalmazása sem kötelező, ugyanakkor egyelőre uniós jogszabály sem jött létre a témával kapcsolatban, az Ügynökség javaslataihoz kapcsolódó költségek felbecsülése érdekében szükséges előzetesen értékelni, hogy jelenleg az EU 27 + 4 államban milyen mértékben hajtják végre az ICAO szabványait és ajánlott gyakorlatait: azaz fel kell mérni hány repülőtérral kapcsolatban végeztek már típusalkalmassági vizsgálatot (illetve tervezik, hogy hamarosan elvégzik).

Az arányos vizsgálat elve alapján a GASR segítségével összegyűjtött információkat, jóllehet csak részben, felhasználjuk. A fenti 2.3.3.3. pontban említett tanúsított repülőterek (illetve azon repülőterek, ahol várhatóan hamarosan befejeződik a tanúsítás) számát az alábbi 28. táblázat jobb oldalán a legszélső oszlopban tüntetjük fel. A táblázat többi oszlopa néhány, a 2.6.2.1. pontban lévő 21. táblázatban található adatot tartalmaz:

Állam	REPÜLŐTEREK					
	Nyilvános	Magán	Polgári/katonai egyszerűre	Repülőklubok	ÖSSZESEN	Tanúsítás bejelentve
Belgium	7	13	1	0	38	6
Cseh Köztársaság	67	13	2	5	87	9
Dánia	29	12	3	0	45	36
Észtország	9	2	0	0	11	11
Finnország	38	44	0	0	85	28

Franciaország	345	51	3	13	441	70
Írország	18	9	0	0	27	28
Olaszország	49	29	9	0	99	50
Lettország	3	1	0	0	4	8
Hollandia	15	0	1	0	25	14
Portugália	28	2	0	0	37	50
Románia	18	0	0	0	18	33
Szlovákia	8	0	0	7	16	8
Szlovénia	12	1	0	0	13	67
Spanyolország	87	3	9	0	102	42
Svédország	29	83	1	0	154	99
Egyesült Királyság	72	71	0	0	148	142
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1350</b>	<b>701</b>

\* vagy hamarosan elvégzik a tanúsítást, a GASR munkacsoport tagjai által.

## 28. táblázat: A tanúsított repülőterek és a repülőterek összes számának összehasonlítása

A fenti 28. táblázatból elsőre megállapítható, hogy 17 állam már tanúsított (vagy tervezi, hogy rövidesen tanúsít) 701 repülőteret. Figyelembe véve az EU 27 + 4 állama közül azon fennmaradó államokat, amelyekkel kapcsolatban nem állnak rendelkezésre adatok, mivel  $31 = 17 + 80\%$ , becsléseink szerint jelenleg körülbelül  $701 + 80\% = 1260$  repülőteret már tanúsítottak (vagy tervezik, hogy rövidesen tanúsítják) az EU 27 + 4 államban.

Az 1260 jóval nagyobb szám, mint a 3A lehetőség által figyelembe vett 700 repülőter. Tehát feltételezhető, hogy az említett lehetőség senki számára nem fog többletköltséget okozni a repülőterek típusalkalmassági vizsgálata tekintetében.

Viszont mivel a fenti 2.6.2.1. pontban 3000 repülőteret kalkuláltunk, amelyekre a 3B lehetőség hatást gyakorol, ezért valószínűleg körülbelül további 1740 (azaz 3000–1260 már tanúsított) repülőteret kell még tanúsítani. A 3000 közül ez az 1740 repülőter azonban a legegyszerűbb. A típusalkalmassági vizsgálathoz (és az azt követő éves felülvizsgálathoz) a becslések szerint átlagosan 2 ellenőrré lehet szükség az illetékes hatóságtól, akik 2 napig ellenőrzik a területet (= 4 munkanap = 30 munkaóra). Ezt a számot megszorozhatjuk 4-gyel, hogy minden (a látogatást megelőző és követő) előkészítő és utólagos ellenőrző tevékenységet beszámítsunk, az EASA szabványosítási látogatásainak előkészítéséhez és az utólagos ellenőrzéshez szükséges, becsült irodai munkához hasonlóan. Tehát egy repülőter típusalkalmassági vizsgálatára egy adott illetékes hatóságnak átlagosan  $30 \times 4 = 120$  munkaórát kell fordítania. Mind az 1740 repülőter vonatkozásában ez  $208\,800$  munkaórát tesz ki = körülbelül 165 FTE (1260-nal osztva). Ennek a számnak a társadalmi vonatkozásait az alábbi 2.6.7. pont tárgyalja. Gazdasági szempontból feltételezzük, hogy egy FTE átlagos költsége az EU 27 + 4 állam tekintetében (beleértve az újonnan csatlakozott államokat) 138 600 EUR **A 3B lehetőségéből származó, a repülőterekkel kapcsolatos további típusalkalmassági követelmények becsült összköltsége a hatóságok számára  $165 \times 138\,600 = 22\,869\,000$  EUR.**

A repülőter-üzembentartók tekintetében a ráfordított erőfeszítés a becslések szerint 1 személy x 2 nap az ellenőrző látogatás során (azaz 2 munkanap = 15 óra), plusz 3 nap szükséges az információgyűjtéshez és a hatóság tájékoztatásához. összesen 5 nap = 37,5 óra. Ha ezt megszorozzuk az 1740 repülőterrel, megkapjuk az összes, 65 250 munkaórát, azaz körülbelül 52 FTE-t. Pénzügyi szempontból ha a hatóságok költségével, azaz 1 FTE-re jutó 138 600

euróval azonos éves költséggel számolunk a repülőtér-üzembentartók esetében, a 3B lehetőség esetén összesen 7 207 200 eurót kapunk.

A 3C lehetőségénél az érintett repülőterek még kevésbé összetettek (azaz 1500 további a 3B lehetőség vonatkozásában). Ezért feltételezzük, hogy az egyetlen további repülőtérre fordított erőfeszítés a 3B lehetőség esetében becsültek 3/4-e, ami a következőket eredményezi:

- az illetékes hatóság által 1 repülőtérrel kapcsolatban eltöltött 90 munkaóra;
- a repülőtér-üzembentartó vonatkozásában 28 óra.

Tehát a 3C lehetőség esetében a hatóságok vonatkozásában: 135 000 munkaóra a 3B lehetőség esetében becsült 208 800-on felül, azaz összesen 343 800 óra, azaz körülbelül 273 FTE, ami 37 674 000 EUR éves becsült költséget jelent.

A repülőtér-üzembentartók vonatkozásában a becsült további erőfeszítés  $28 \times 1500 = 42\,000$  munkaóra, amit hozzá kell adni a 3B lehetőség esetében becsült 65 250-hez, és így megkapjuk az összes munkaórát, ami 107 250, azaz körülbelül 85 FTE és 11 730 000 EUR.

**Végeredményben az Ügynökség hatáskörének a repülőterekre történő kiterjesztéséből származó, a repülőterek típusalkalmassági vizsgálatával kapcsolatos többletköltségeket – szem előtt tartva, hogy maga az Ügynökség nem közvetlenül végzi el ezt a tevékenységet – az alábbi 29. táblázatban szereplő becsült értékek mutatják:**

Paraméter	Az Ügynökség esetében	A 46 illetékes hatóság esetében összesen	A repülőtér-üzembentartók esetében	ÖSSZESEN
<b>3A lehetőség = 700 repülőtér</b>				
FTE	0	0	0	<b>0</b>
ezer EUR (2006)	0	0	0	<b>0</b>
<b>3B lehetőség = 3000 repülőtér</b>				
FTE	0	165	52	<b>217</b>
ezer EUR (2006)	0	22 869	7 207	<b>30 076</b>
<b>3A lehetőség = 4500 repülőtér</b>				
FTE	0	273	85	<b>358</b>
ezer EUR (2006)	0	37 674	11 730	<b>49 404</b>

**29. táblázat: A repülőterek típusalkalmassági vizsgálatának becsült többletköltsége**

#### 2.6.4.3. Biztonsági és minőségirányítási rendszer

A javasolt jogszabály alapján a „nagy” repülőterek üzemben tartóit nem csak a típusalkalmassági vizsgálati eljárásnak fogják alávetni, hanem meg kell valósítaniuk egy (biztonsági és minőségi) irányítási rendszert, amely magában foglalja a repülőteret üzemeltető vállalkozás összes belső eljárását, ahogy azt a kapcsolódó repülőtéri kézikönyv ismerteti, valamint törekedniük kell a biztonsági adatok folyamatos gyűjtésén és elemzésén alapuló állandó fejlesztésre.

Meg kell jegyezni, hogy az ICAO 14. függelék 1.5.3 pontja (8. módosítás, 2006. november 23-tól alkalmazandó) előírja, hogy a tanúsított repülőtér-üzembentartóknak biztonsági rendszert kell megvalósítaniuk, amely legalább az alábbiakat biztosítja:

- a) a biztonsági veszélyek azonosítása;
- b) az elfogadható biztonsági szint fenntartásához szükséges javító intézkedések végrehajtásának biztosítása;
- c) az elért biztonsági szint folyamatos és rendszeres ellenőrzésének biztosítása; valamint
- d) az általános biztonsági szint folyamatos javítására való törekvés.

Az EASA-nak a témával kapcsolatos véleménye nem csak a fenti ICAO-előírásokat tartalmazza a javasolt alapvető követelmények B. részében, hanem kifejezetten előírja a repülőtér-üzembentartók számára, hogy más érdekelt szervezetekkel hozzanak létre megállapodásokat a repülőterekre vonatkozó alapvető követelmények folyamatos teljesítésének biztosítása céljából. E szervezetek közé tartoznak például a légi járművek üzemeltetői, a léginavigációs szolgáltatók, a földi kiszolgálók és más szervezetek, amelyek tevékenységei hatást gyakorolhatnak a repülésbiztonságra.

Más szóval, a javasolt uniós jogszabály kissé kibővíti a „nagy” repülőterek (azaz a 3A lehetőségnél figyelembe vett 700 repülőtér) tanúsított üzembentartói által megvalósított biztonsági rendszer felelősségi körét, hogy kiterjedjen az egyéb vállalkozásokkal való kapcsolódási pontokra, amely vállalkozások befolyásolhatják a repülőtéri vagy repülőtér közeli repülésbiztonságot. E vállalkozások közül az üzembentartókat és a léginavigációs szolgáltatókat már más jogszabályok kötelezik arra, hogy ilyen irányítási rendszert vezessenek be: ezért számukra az Ügynökség javaslata nem jelent külön terhet. Ezzel szemben ez érinteni fogja az 1000 földi kiszolgálót, amelyeknek a számát a fenti 2.6.2.3. pont becsülte fel.

Ugyanakkor a Bizottságnak a költségek utólagos értékelésére vonatkozó iránymutatásai kimondják, hogy egy nemzetközileg már előírt kötelezettség esetén, csak a javasolt uniós jogszabály által előírt további követelmények költségét kell figyelembe venni. Ez esetben a biztonsági rendszerrel kapcsolatos elgondolás 95%-ban az ICAO-nak tulajdonítható, és csak a fennmaradó 5% (azaz az ellenőrzött kapcsolódási pontok) a javasolt uniós jogszabálynak. Így feltételezzük, hogy a 3A lehetőségben belül a 700 repülőtér vonatkozásában ez körülbelül 5% többletköltséget jelent a biztonsági és minőségirányítási rendszerrel kapcsolatos jelenlegi költségekhez képest. Ha feltételezzük, hogy egy repülőtér-üzembentartó átlagosan 3 FTE-t alkalmazhat a biztonsági és minőségirányítási rendszerhez, ez a további erőfeszítés minden egyes repülőtér esetében 0,15 FTE-t jelent azaz körülbelül évi 190 munkaórát és 20 790 eurót. **A 700 érintett repülőtér tekintetében ez körülbelül 105 FTE-t jelent, és hozzávetőleg évi 14 553 000 eurót.**

Feltételezésünk szerint az 1000 **földi kiszolgálónak** hasonló erőfeszítést kell tennie (azaz ez körülbelül 100 FTE-t jelent), hogy teljesítse ugyanazokat a követelményeket. Esetükben a bérköltség 10%-kal kevesebb, mint amennyit a repülőtér-üzembentartóknál feltételeztünk (azaz 124 740 EUR/FTE), ami **évi 12 474 000 EUR** összköltséget jelent. Ezzel a témával kapcsolatban sem az illetékes hatóságokat, sem az Ügynökséget nem terheli többletköltség.

Az EASA-nak a témával kapcsolatos véleményéhez mellékelt alapvető követelmények azonban azt is célul tűzik ki, hogy csökkentsék a biztonsági és minőségirányítási rendszerrel kapcsolatos követelményeket azon repülőterek esetében, amelyek nem nyújtanak menetrendszerű kereskedelmi szolgáltatásokat. Az érdekeltek általánosságban támogatták az ilyen jellegű különválasztásra vonatkozó, az alábbi 30. táblázatban összefoglalt kritériumokat:

Különválasztási paraméter	Az érdekeltek véleménye	Az Ügynökség álláspontja
5-nél több ember szükséges a repülőtér üzemeltetéséhez	Nem támogatták	Nem javasolja
Üzemel műszeres meteorológiai körülmények (IMC) között vagy éjszaka	Több érdekelt egyetértett azzal, hogy az IFR-műveletek összetettebbek a VFR-műveleteknél	Különválasztási paraméterként javasolja a véleményben, mivel a menetrendszerű közlekedést IFR-műveletek szerint hajtják végre.
Több mint évi 50 000 le- és felszállás	Az érdekeltek megjegyezték, hogy a mivel a balesetek száma nagyon alacsony, ugyanakkor egy nagy személyszállító repülőgép egyetlen balesete körülbelül 100 emberéletet követelhet, a légi jármű nagysága még fontosabb, mint a gyakoriság.	Így az Ügynökség azt javasolja, hogy a menetrendszerű kereskedelmi szolgáltatások nyújtását (a rendszeres charter járatokat is beleértve) alkalmazzák különválasztási kritériumként. Ez nem foglalja magában a légitaxikat, amelyek kis légi járművekkel működtethetők.
MTOM > 10 t vagy 19 vagy több jóváhagyott utasülés kialakítására alkalmas		Még nem szükséges kritérium. A jövőben alkalmazható, valószínűleg az 5,7 t MTOM vonatkozásában <sup>19</sup>

### 30. táblázat: Különválasztási kritériumok

Ez azt jelenti, hogy az Ügynökség véleménye szerint a 3B lehetőségnél további 2300 (azaz 3000–700 a 3A lehetőségénél) repülőtér elkerüli a hivatalos biztonsági és minőségügyi rendszer és a kapcsolódó Kézikönyv költségeit. Közvetlenül a fenti 2.6.4.2. pontban úgy becsültük, hogy körülbelül 1260, az ICAO követelményei szerint már tanúsított (vagy az eljárás szakaszában tartó) repülőtér van az EU 27 + 4 államban: tehát ezek a repülőterek már most is kötelesek teljes biztosítási és irányítási rendszert alkalmazni. Mivel az Ügynökség javaslata ezt a kötelezettséget 700 repülőtérre korlátozza (azaz az ICAO-előírással összhangban, de nem alkalmazva a nem kötelező, ajánlott gyakorlatot), megállapítható, hogy az 560 (azaz 1260–700) repülőtérre háruló teher a 3B lehetőségénél csökken. Az ilyen közepes/kis repülőterek esetében a biztonsági és minőségirányítási rendszerrel kapcsolatban megspórolt erőfeszítés csak 0,5 FTE-re becsülhető, ami évi 630 munkaórát és 69 300 eurót (2006) jelent.

Ezért a 3B lehetőség, amely csökkenti ezt a költséget 560 repülőtér-üzembentartó esetében, lehetővé teszi 280 FTE, azaz évi 38 808 000 euró megtakarítását. Ugyanezen lehetőségénél, mivel a repülőterek évente 1 milliónál jóval kevesebb utast fogadnak, feltételezhető, hogy nincsenek nagymértékben érintett földi kiszolgálók. A hasznot csökkenti azonban a repülőtér-üzembentartókra vonatkozó 105 FTE és a már kiszámított évi 14 533 EUR, mivel a 3B lehetőség kiterjed a 3A-ban foglalt 700 repülőtérre. Végeredményben **a 3B lehetőséggel járó tiszta haszon a repülőtér-üzembentartók számára a következőképpen alakul:**

- **+105 – 280 = -175 FTE;**
- **14 533 – 38 808 = - 24 255 000 EUR/év**

<sup>19</sup> A határértéket az ICAO VI. függelékének 1. fejezete határozza meg és a 4. fejezet II. része és a 8. függelék III. részének címe alkalmazza, valamint a 14. függelék 2.6.2. előírása. Az Ügynökség ugyanezt tette közzé a „Típusalkalmassági előírások meghatározásaiban”, és alkalmazta a nagy és kis repülőterek légi alkalmasság céljából történő különválasztásához.



A földi kiszolgálók tekintetében a hatás megegyezik a 3A lehetőségnél felmérttel.

A C lehetőségnél semleges a kérdés a további 1500 repülőtér tekintetében, mivel a kisebb repülőtereken ma sem alkalmazzák a biztonsági és minőségirányítási rendszert, és ennek a jövőben sincs realitása. Tehát a nettó eredmény megegyezik a 3B lehetőségnél már felbecsülttel.

**Végeredményben az Ügynökség által javasolt alapvető követelményekből következő, a hivatalos biztonsági és minőségügyi irányításra vonatkozó többlet (vagy csökkentett) költség az alábbi 31. táblázatban ismertettek szerint becsülhető meg:**

Paraméter	Az Ügynökség esetében	A repülőtér-üzembentartók esetében	A földi kiszolgálók esetében	ÖSSZESEN
<b>3A lehetőség = 700 repülőtér</b>				
FTE	0	105	100	<b>205</b>
ezer EUR (2006)	0	14,553	12,474	<b>27,027</b>
<b>3B lehetőség = 3000 repülőtér</b>				
FTE	0	- 175	100	<b>- 75</b>
ezer EUR (2006)	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>
<b>3C lehetőség = 4500 repülőtér</b>				
FTE	0	- 175	100	<b>- 75</b>
ezer EUR (2006)	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>

**31. táblázat: A biztonsági és minőségügyi rendszerre vonatkozó becsült többlet (vagy csökkentett) költségek**

*2.6.4.4. A gurulás és állás során bekövetkező károk költsége*

Jelenleg nem áll rendelkezésre olyan megbízható eszköz, amelynek segítségével pontosan megállapíthatnánk az új jogi intézkedések biztonsági hatását. Tehát nagyon nehéz kialakítani pontos, kapcsolódó gazdasági értékeléseket.

A fenti 2.6.3. pontban azonban arra a következtetésre jutottunk, hogy mindhárom lehetőségnek van kedvező hatása, a 3C lehetőség hatása majdnem kétszer olyan jó, mint a 3A-é, a 3B pedig háromszor olyan jó, mint a 3A. Ezenkívül a 2.3.1.9. pontban azt a következtetést vontuk le, hogy a repülőtéri tényezők (infrastruktúra, berendezések, műveletek) miatt bekövetkezett légiközlekedési balesetek és váratlan események költsége az EU 27 + 4 államban összesen évi 1164 millió eurót tesz ki a 2006-os euró árfolyamon:

Tehát feltételezzük, hogy mivel a 3A lehetőség biztonsági előnnyel jár, a kapcsolódó gazdasági hatás nem lehet nulla. Másrészt nagyon óvatosan csak 1%-os haszonnal kalkulálunk, ami az elkerült károk tekintetében évi 11 640 000 EUR (2006) hasznot jelent.

Mivel a 3C lehetőséget kétszer olyan jónak tartottuk a biztonsággal kapcsolatos hatás tekintetében, itt 2%-os hasznot feltételezünk, ami még mindig rendkívül óvatos becslés, és ez évente 23 280 000 EUR költség (2006) elkerülését jelenti.

Végül a 3B lehetőségnél, amely háromszor jobb mint a 3A,  $11\,640 \times 3 =$  évi 34 920 000 EUR hasznot becsülünk.

#### 2.6.4.5. Közös szabályok

A javasolt új jogszabályt úgy tekinthetjük, mint amely jogalapot biztosít az ICAO-rendelkezők közös átültetéséhez az EU 27 + 4 államban, ilyen módon felváltva az ágazattal kapcsolatos nemzeti jogszabályokat. Erre elsősorban a közös végrehajtási szabályok, illetve a közösségi előírások elfogadása révén kerül sor.

Szem előtt tartva, hogy a szabványosítás tekintetében már a fenti 2.6.4.1. pontban kiszámoltuk az FTE számát, azt feltételezzük, hogy a repülőterekkel kapcsolatos szabályalkotási tevékenységek esetében az EASA-nak 6 FTE-re van szüksége (1 vezető + 4 adminisztrátor + 1 asszisztens). Úgy gondoljuk, hogy még 2 FTE szükséges ahhoz, hogy a szabályalkotást a repülőtéri biztonsági adatok megfelelő elemzésével és biztonsági kutatással támogassa.

**Az Ügynökségen belül a teljes további munkateher (a szabványosítás tekintetében a fenti 2.6.4.1. pontban becsülteken túl) tehát 8 FTE-nek, azaz évi 1 200 000 eurónak megfelelőnek becsülhető.**

A fenti 2.3.3.3. pontban azonban úgy becsültük, hogy az EU 27 + 4 államban jelenleg 99 FTE-t alkalmaznak a szabályalkotáshoz. Az Ügynökség véleménye szerint a szabályalkotás központosítása erőforrásokat fog felszabadítani:

- a 3A lehetőség esetében az említett erőforrások 30%-át, mivel ez esetben sok repülőtér továbbra is a nemzeti jogszabályok hatálya alá fog tartozni. Ez a megtakarítás körülbelül 30 FTE-t és évi 4 158 000 eurót jelent.
- a 3B lehetőség esetében, amely az összes közforgalmi repülőtérre kiterjed, az erőforrások körülbelül 60%-át: azaz 60 FTE megtakarítása, ami évi 8 316 000 eurónak felel meg; az államokban még 40 FTE-re lesz szükség az azon repülőterekre vonatkozó biztonsági szabályok kidolgozásához, amelyek nem tartoznak az uniós jogszabályok hatálya alá, illetve a repülőtér környezetére vonatkozó végrehajtási intézkedések nemzeti szintű kialakításához. Ezenkívül szükség lesz némi erőfeszítésre, hogy hozzájáruljanak az EASA-rendszeren belüli szabályalkotáshoz, amely rendszerhez szintén hozzátartoznak;
- Végül a 3C lehetőség esetében az erőfeszítések 70%-a megtakarítható (azaz 70 FTE = évi 9 702 000 EUR). Feltételezésünk szerint még valójában ebben az esetben is szükség lesz államonként 1 FTE-re a közös szabályok kidolgozásához való hozzájárulás érdekében.

A repülőtér-üzembentartók esetében nem számolunk többletköltséggel, habár csekély – itt most nem számszerűsített – gazdasági hasznuk nekik is származhat a szabályalkotás központosításából (azaz európai szinten szövetségeken keresztül részvétel az eljárásban és csak egy szabályalkotási szervezettel való kapcsolattartás, valamint csak egy szabálygyűjteménnyel figyelembevétele). Hasonlóan csekély előnyök realizálódhatnak az üzemeltetők tekintetében (azaz a EU 31 + 4 államban az összes közforgalmi repülőtér számára egyetlen szabálygyűjtemény).

**Végeredményben a szabályalkotás központosítása nemzeti szinten (a 3A lehetőség esetében) 4 158 000 EUR, (a 3B esetében) 8 316 000 EUR, illetve (a 3C esetében)**

**9 702 000 EUR megtakarítást fog eredményezni, szemben az Ügynökség 1 200 000 EUR többletköltségével. Mindenesetre előnyt fog jelenteni az egész ágazat számára.**

2.6.4.6. A repülőtéri személyzetre vonatkozó kompetenciarendszer

A fentebb vizsgált biztonsági előnyök abból is származnak, hogy megfelelőbb és jobban alkalmazott kompetenciarendszerek állnak rendelkezésre azon alkalmazottak számára, akiknek a tevékenységei befolyásolhatják a repülésbiztonságot a repülőtereken vagy azok közelében.

A **3A lehetőség** esetében azt feltételezzük, hogy mind a 700 érintett repülőtéren átlagban 70 ilyen embert alkalmaznak. (beleértve a földi kiszolgálókat). Valójában a 700 repülőtér közül csak 160 regisztrál több mint egymillió utasforgalmat évente, ahogy azt már a fenti 2.6.2.3. pontban láttuk. Esetükben több száz alkalmazottat érinthet ez a kérdés. Például az Aéroport de Paris 14 repülőteret irányít, és körülbelül 10 000 embert alkalmaz (azaz körülbelül repülőterenként 700 embert, de ebbe beletartozik a „földi oldal” és a repülésbiztonságot közvetlenül nem befolyásoló szolgáltatások). A többi 540 repülőtér vonatkozásában azonban feltételezzük, hogy a biztonsághoz kapcsolódó személyzet nem haladja meg az 50 főt. Így azt feltételezzük, hogy a képzésükre fordítandó többlet-erőfeszítés fejenként átlagosan évi 1 nap =  $70 \times 700 \times 1 =$  évi 49 000 nap = 367 500 munkaóra (290 FTE). Tehát a velük kapcsolatos összköltség körülbelül  $124\,740 \text{ EUR} \times 290 \text{ FTE} =$  évi **(2006) 36 175 000 EUR**.

A **3B lehetőség** esetében a további repülőtéri szervezetek átlagos mérete sokkal kisebb, feltételezésünk szerint további repülőterenként átlagosan 10 érintett alkalmazott található. Ez 2300 (azaz  $3000 - 700$ , a 3A lehetőségnél már figyelembe vett) repülőtér esetében a fenti logikát követve:  $10 \text{ alkalmazott} \times 2300 \text{ repülőtér} \times 1 \text{ nap}$ , azaz összesen 23 000 napot tesz ki, ami évente 172 500 képzéssel eltöltött órának (azaz 137 FTE-t) felel meg, ami évi 17 089 000 EUR költséget jelent. Ez a 3A lehetőség esetében kalkulálthoz képest többletköltséget jelent, tehát a 3B lehetőségnél a költséget  $36\,175 + 17\,089 =$  évi **53 264 000 euróra** becsülhetjük.

Ugyanezt a logikát követve, a **3C lehetőség** a nagyon kis repülőtereket foglalja magában, tehát azt feltételezzük, hogy egy további repülőtéren csak 3 embert alkalmaznak (1500 repülőtér esetében), ami 4500 alkalmazottat jelent, évente 33 750, képzéssel eltöltött órát (körülbelül 27 FTE-t) és évi 3 368 000 eurót jelent, a 3B lehetőség mellett. Végeredményben ez  $53\,264 + 3368 =$  évi **56 632 000 EUR** összköltség.

#### 2.6.4.7. Műszaki előírások a közösségi előírásokban

Ha a részletes műszaki előírások többségét a közösségi műszaki előírások szintjére helyezzük, az szintén gazdasági előnyökkel fog járni, például a következőkkel:

- egyszerűsített (és ezért olcsóbb) eljárás az előírások elfogadásához és kezeléséhez;
- az önkéntes ipari szabványokra történő átruházás lehetősége, ami kevesebb költséget jelent az adófizetők számára;
- a technológiai fejlődést követő gyorsabb módosítás, és így az új termékek piacra jutása előtt kevesebb az akadály;
- a típusalkalmassági vizsgálati eljárás során nagyobb rugalmasság, és így a szabályozó és a szabályozott szervezet közötti tárgyalásokkal töltött munkaórák számának csökkenése.

A fenti előnyök azonban egyszerű módon nagyon nehezen számszerűsíthetők. Másrészt ökonometriai modellek alkalmazását aránytalannak tartjuk. Ezért ez a szabályozási hatásvizsgálat nem számszerűsíti az említett gazdasági előnyöket.

#### 2.6.4.8. A gazdasági hatás összefoglalása

Az előző 2.6.4.1–2.6.4.7. alpontokban levont következtetések alapján a következő 32., összefoglaló táblázat állítható össze az uniós jogszabály hatályával kapcsolatos három lehetőség gazdasági hatásának összevetése céljából:

Az uniós jogszabály hatályával kapcsolatos, becsült költségek	ezer EUR (2006)/év		
	3A	3B	3C
<b>A repülőterek száma</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
A szabványosítási vizsgálatok kiterjesztése	1 858	1 858	1 858
Az alaprendelet hatálya alá tartozó repülőterek (azaz típusalkalmassági vizsgálat)	0	30 076	49 404
Írányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzemben tartói által	27 027	-11 781	-11 781
A gurulás és állás során bekövetkező károk költsége	- 11 640	- 34 920	- 23 280
Közös végrehajtási szabályok elfogadása	- 4 158	- 8 316	- 9 702
A repülőtéren személyzetre vonatkozó kompetencia-rendszerek	36 175	53 264	56 632
Az Ügynökség szabályalkotással és biztonsági elemzéssel foglalkozó személyzete	Már fentebb kiszámítottuk		
Az illetékes hatóságoknál a típusalkalmassági vizsgálat és a felügyelet elvégzéséhez alkalmazott személyzet			
Műszaki előírások a közösségi előírásokban	Nincs számszerűsítve		
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>49 262</b>	<b>30 181</b>	<b>63 131</b>

#### **32. táblázat: Az uniós jogszabály hatályával kapcsolatos gazdasági hatások összefoglalása**

A táblázatból kiderül, hogy a 3C lehetőség a legköltségesebb, míg a 3B a legolcsóbb.

A fenti 32. táblázatban szereplő pénzügyi adatokat a következő 33. táblázatban pontozásra váltottuk át:

Az uniós jogszabály hatályával kapcsolatos gazdasági hatás szempontjából lényeges eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	3A	3B	3C
<b>A repülőterek száma</b>	<b>700</b>	<b>3000</b>	<b>4500</b>
A szabványosítási vizsgálatok kiterjesztése	- 3	- 3	- 3
Az alaprendelet hatálya alá tartozó repülőterek (azaz típusalkalmassági vizsgálat)	0	- 2	- 3
Irányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzemben tartói által	- 2	2	2
A gurulás és állás során bekövetkező károk költsége	1	3	2
Közös végrehajtási szabályok elfogadása	1	2	3
A repülőtéri személyzetre vonatkozó kompetencia-rendszerek	- 1	- 2	- 3
Az Ügynökség szabályalkotással és biztonsági elemzéssel foglalkozó személyzete	0	0	0
Az illetékes hatóságoknál a típusalkalmassági vizsgálat és a felügyelet elvégzéséhez alkalmazott személyzet	0	0	0
Műszaki előírások a közösségi előírásokban	0	0	0
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (kétszeres pontszám, a gazdasági hatás tekintetében)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

### 33. táblázat: Az uniós jogszabály hatályával kapcsolatos gazdasági hatások pontozása

#### 2.6.5. Környezeti hatás

Az érintett jogalkotási javaslatban semmi sem irányul a forgalom növelésére, új infrastruktúra építésére vagy a környezetvédelmi szabályok könnyítésére. Így a három mérlegelt lehetőség bármelyikének gazdasági hatását környezeti szempontból semleges módon kell vizsgálni.

#### 2.6.6. Társadalmi hatás

Három fontosabb hatással lehet számolni, amint az EASA hatáskörének a repülőterekre történő kiterjesztésére irányuló javaslatot elfogadják:

- az érdekeltekkel való szisztematikus konzultáció, amely az EASA-rendszer szerves része, azonnal ki fog terjedni a repülőterekre, kezdve a képviseleti szervezeteknek a biztonsági normákkal foglalkozó tanácsadó bizottságba (SSCC) történő bevonásával, majd nem csupán szakértői csoportokkal, hanem az NPA-kon keresztül a nyilvánossággal való konzultációval folytatva. Ez általánosságban nem csak a megfelelőbb szabályok kidolgozásához, hanem az érintett emberek közötti szolidaritás növeléséhez is hozzá fog járulni, és nagyon szilárd alapot fog szolgáltatni az európai álláspontok nemzetközi szinten történő megvédéséhez;
- azon alkalmazottak szakértelmének növelése, akik olyan feladatokat végeznek, amelyek befolyásolhatják a repülésbiztonságot a repülőtereken és azok közelében, figyelembe véve, hogy a fenti 2.6.4.8. pontban becsült összköltség legnagyobb része mindhárom lehetőség esetében az alkalmazottak szakmai tudásának növelésére szolgál. a 3B lehetőség esetében a magasabb szintű képzés és képzettség gazdasági értéke még az összköltséget is meghaladja (a más területen való megtakarítások miatt); tehát

társadalmi szempontból a javaslat növelni fogja a foglalkoztatás minőségét az EU 27 + 4 államban, valamint az uniós rendszer versenyképességét;

- Végül a szabályalkotás javasolt központosítása azt eredményezi, hogy jelenleg a szabályalkotási feladat elvégzéséhez az EU 27 + 4 államban alkalmazott FTE bizonyos része fel fog szabadulni; de ez az egyetlen kilátás arra, hogy kevesebb alkalmazottra lesz szükség; ezzel szemben az előző gazdasági értékelés különböző pontjaiban becslések szerepelnek a további FTE alkalmazása tekintetében is. Ezt az alábbi 34. táblázat foglalja össze:

FTE	Ügynökség	Hatóságok	Repülőter-üzembentartók	Földi kiszolgálók	ÖSSZESEN
<b>3A lehetőség = 700 repülőter</b>					
szabványosítás	11	2	0	0	<b>13</b>
Típusalkalmassági vizsgálat	0	0	0	0	<b>0</b>
Biztonsági és minőségügyi rendszer S.	0	0	105	100	<b>205</b>
Közös szabályok	8	- 30	0	0	<b>- 22</b>
A személyzet szakmai hozzáértése	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>ÖSSZESEN</b>	19	- 28	250	245	<b>486</b>
<b>3B lehetőség = 3000 repülőter</b>					
szabványosítás	11	2	0	0	<b>13</b>
Típusalkalmassági vizsgálat	0	165	52	0	<b>217</b>
Biztonsági és minőségügyi rendszer S.	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Közös szabályok	8	- 60	0	0	<b>- 52</b>
A személyzet szakmai hozzáértése	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>ÖSSZESEN</b>	19	107	159	245	<b>530</b>
<b>3C lehetőség = 4500 repülőter</b>					
szabványosítás	11	2	0	0	<b>13</b>
Típusalkalmassági vizsgálat	0	273	85	0	<b>358</b>
Biztonsági és minőségügyi rendszer S.	0	0	- 175	100	<b>- 75</b>
Közös szabályok	8	- 70	0	0	<b>- 62</b>
A személyzet szakmai hozzáértése	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>ÖSSZESEN</b>	19	205	219	245	<b>688</b>

### 34. táblázat: Új munkahelyek (FTE) létrehozása

A fenti 34. táblázatból kiderül, hogy a 3C lehetőség körülbelül 700 munkahelyet teremthet a repülésbiztonság magas képzettséget igénylő területén. A 3A lehetőség hozzávetőleg 480 munkahelyet teremthet, de a hatóságoknál mintegy 30 alkalmazottnak más feladatot kell adni. Végül a 3B lehetőség csak kevéssel több mint 500 új munkahelyet teremt, de az érintett szervezetek bármely szegmensében a munkaerő iránti fokozó kereslet figyelhető majd meg, jóllehet a magánszektorban 4-szer több, mint a közszektorban. Bármelyik lehetőség esetén az Ügynökség alkalmazottainak száma 20-nál kevesebbel fog nőni.

A fenti megfontolásokat az alkalmazandó eredménymutatókra vonatkozó pontszámokba ültettük át a következő 35. táblázatban:

Az uniós jogszabály hatályával kapcsolatos társadalmi hatás szempontjából lényeges eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	3A	3B	3C
A szabványosítási vizsgálatok kiterjesztése	1	1	1
Írányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzemben tartói által	2	- 1	- 1
Az alaprendelet hatálya alá tartozó repülőterek (azaz típusalkalmassági vizsgálat)	0	2	2
Végrehajtási szabályok elfogadása	- 1	- 2	- 2
A repülőtéri személyzetre vonatkozó kompetencia-rendszerek	1	3	2
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (pontszám x 2 (a társadalmi hatásra vonatkozik))</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

### 35. táblázat: A javaslat hatályával kapcsolatos társadalmi hatás pontozása

### 2.6.7 Az EASA jelenlegi hatáskörébe nem tartozó, egyéb légiközlekedési előírásokra gyakorolt hatás

Az Ügynökségnek a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozásáról szóló véleménye teljes mértékben figyelembe veszi az úgynevezett „EU-OPS” rendeletet, az EASA első kiterjesztését (nevezetesen a légi műveletekre, a repülőszemélyzet engedélyezésére és a harmadik országbeli üzemeltetők biztonságára) és az „egységes európai égboltról” (SES) szóló hatályos jogszabályokat. A javaslatok között nem szerepelnek ezekkel ellentétes alapvető követelmények.

Az Ügynökség ezenfelül már kijelentette, hogy el fogják kerülni a végrehajtási szabályok és/vagy a szabályalkotási folyamatok ismétlését, figyelembe véve a SES kereteiből fakadó követelményeket, amelyek a rádiókommunikációs, meteorológiai, navigációs vagy felügyeleti rendszerekre vonatkoznak.

Ezért mind a három szóba jövő lehetőség semleges e tekintetben.

### 2.6.8 Többszemponútú elemzés és az ajánlott lehetőség

A 2.1.2. pontban leírt módszertan és a 2.6.3–2.6.7. pontban megállapított pontszámok alapján a többszemponútú elemzéshez a következő mátrix készíthető:

Az EU jogszabályok hatályára vonatkozó lehetőségek súlyozott pontszáma		3A	3B	3C
Az érintett repülőterek száma		700	3000	4500
A hatás jellege	Súlyozás			
Biztonság	3	18	57	30
Gazdasági hatás	2	- 10	0	- 4
Környezeti hatás	3	0	0	0
Társadalmi hatás	2	6	6	4
Más légügyi szabályozásra gyakorolt hatás	1	0	0	0
<b>SÜLYOZOTT ÖSSZPONTSZÁM</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

### 36. cikk: Többszemponútú elemzés a javaslat hatályáról

**Ebből megállapítható, hogy a 3B lehetőség pontszáma körülbelül kétszerese a 3C lehetőségének, és még ennél is több, ha a 3A lehetőséghez viszonyítjuk.** A 3B lehetőség különösen:

- biztonsági szempontból majdnem kétszer akkora pontszámot ér el, mint a többi lehetőség;
- a legolcsóbb, összesen körülbelül évi 30 millió EUR (2006) terhet jelent az EU 27 tagállamára és a 4 légi közlekedési érdekelt félre nézve, amelyből kevesebb mint 2 850 millió eurót szánnak az Ügynökség új munkatársaira (19);
- összesen körülbelül 500 új, szakképzettséget igénylő munkahelyet teremthet: mintegy 100-at a hatóságoknál, a többit pedig a repülőterek üzemeltetői és a földi kiszolgáló személyzet körében.

Az Ügynökség ezért szerepelteti ezt a 3B lehetőséget a véleményében: azaz minden közforgalmi repülőterre közös uniós szabályoknak kell vonatkoznia. E javaslatot a



konzultációban részt vevő 20 nemzeti hatóság 90%-a is támogatta, amint azt az alábbi 37. táblázat összegzi:

<b>A KÖZÖSSÉGI JOGSZABÁLYOK HATÁLYA</b>			
<b>a légügyi hatóságok által az NPA 3. kérdésére adott válasz szerint</b>			
<b>KÖZFORGALMI repülőterek</b>			<b>Kizárólag rendszeres KERESKEDELMI forgalmat bonyolító REPÜLŐTEREK</b>
<b>+ minden egyéb esetben, még akkor is, ha nem közforgalmiak</b>	<b>+ meghatározott esetekben (pl. oktatórepülés)</b>	<b>Kizárólag</b>	
Belgium	Hollandia	Ausztria	Németország (a BMVBS a CRD-re adott válasz szerint)
		Dánia	
Cseh Köztársaság	Románia	Franciaország Görögország	
Finnország	Spanyolország	Izland	Olaszország (a CRD-re adott válasz szerint)
		Írország	
Norvégia	Svédország	Szlovák Köztársaság	
	Egyesült Királyság	Szlovénia Svájc	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**37. táblázat: Az illetékes hatóságok támogatása a közösségi jogszabályok hatálya alá tartozó közforgalmi repülőterek tekintetében**

## **2.7. A repülőtéri berendezésekre vonatkozó szabályok és végrehajtási módok hatásának elemzése**

### *2.7.1 Alternatív lehetőségek*

A fenti 2.5.2. pont az alábbi alternatív lehetőségeket azonosítja a repülőtéri berendezéseket illetően:

- 4A): a repülőtéri berendezésekre nem vonatkozik EU-szintű szabályozás;
- 4B): közös EU-s szabályok (pl. ETSO) a „nem szabványos” berendezésekre, amelyeket a gyártó megfelelőségi nyilatkozata és a repülőtér üzemeltetőjének hitelesítési nyilatkozata alapján alkalmaznak (az utóbbi a helyszíni beépítésre és használati alkalmasságra vonatkozik);
- 4C): megegyezik a 4B lehetőséggel, de nincs szükség hitelesítési nyilatkozatra, mivel az a repülőterek típusalkalmassági vizsgálatának része.

### *2.7.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma*

#### *2.7.2.1. Illetékes hatóságok*

A fenti 4B és 4C lehetőség mind a 46 illetékes hatóságot (a fenti 2.6.2.4 pont becslése szerint) és az Ügynökséget is érinteni fogja. Ezenfelül, mivel az illetékes hatóságok felelőssége a közösségi jogszabályok keretein túl is fog terjedni, mindenképpen felelősek maradnak a repülőtéri berendezések biztonságának felügyeletéről, még a közös uniós szabályok hiányában is (lásd a 4A. lehetőséget).

### 2.7.2.2 Repülőterek

A repülőtéri berendezések, mint például a vizuális és a rádió navigációs segédeszközök, a felderítő rendszerek és általában véve az ICAO néhány mellékletében<sup>20</sup> említett egyéb berendezések tekintetében nem lenne tisztességes előírni egy repülőtér tulajdonosa vagy üzemeltetője számára, hogy felelősség terhelje olyan technológiákkal kapcsolatban, amelyek terén nincs különös szakismerete. Ezenfelül e berendezések egy részére már eleve a SES keretei<sup>21</sup>, és különösen az átjárhatóságról szóló rendelet<sup>22</sup> előírásai vonatkozhatnak. Az Ügynökség azt is megállapítja, hogy légi közlekedés egyes földi támogató berendezéseit már az Európai Szabványügyi Szervezetek (ESO) szabványosították<sup>23</sup>. Ezért a 4A lehetőség esetében semmilyen új uniós szabály nem fog a repülőtéri berendezésekre vonatkozni. A repülőterekre azonban alapvető követelmények és az ezekhez kapcsolódó végrehajtási szabályok, valamint típusalkalmassági előírások fognak vonatkozni. Igen valószínű, hogy – mivel ezek gyakorlatilag az összes érdekelt fél kérésének megfelelően általában véve az ICAO 14. mellékletén alapuló közös szabályok – ezek a repülőtéri berendezések bizonyos szempontjaira is ki fognak terjedni (pl. törhetőség; a vizuális segédeszközök típusa és mennyisége; a kivilágított vizuális segédeszközök energiaellátása; a tűzoltó járművek teljesítménye stb.). Az ilyen berendezések hitelesítése, amikor ez megtörténik, a repülőtér típusalkalmassági vizsgálatának szerves részét fogja képezni.

Ezért még a **4A lehetőség** esetében is (azaz sem további ETSO-k, sem egyéb szabályok nem fognak vonatkozni a repülőtéri berendezésekre; az ilyen berendezéseket tervező és gyártó szervezeteket nem fogják bevonni) **az EU jogszabályok hatálya alá tartozó összes** (azaz a fenti 2.6.9. pontban ajánlott 3B lehetőség szerint tehát **3000**) **repülőtérnek** be kell majd tartania az üzembe helyezett repülőtéri berendezések egyes szempontjaival kapcsolatos bizonyos követelményeket.

Az Ügynökség azonban annak a véleményének adott hangot, hogy a végrehajtási szabályok vagy a típusalkalmassági előírások szintjén a repülés biztonságához szükséges minimális teljesítménykövetelményeket kell meghatározni a repülőtéri berendezésekre nézve, ezáltal az ágazatra hagyva általában véve az előállított repülőtéri berendezések szabványosításának és megfelelésértékelésének felelősségét, amint azt az úgynevezett „új megközelítés”<sup>24</sup> keretében teszik. Ez a megfelelés elfogadható eszközeiként (AMC) az Európai Műszaki Szabvány Rendeletek (ETSO-k) kiadásának lehetőségét vonja maga után, amennyiben azt biztonsági okokból szükségesnek ítélik; ma már ez a helyzet a „nem szabványos” repülőgéppalkatrészek terén, mivel ezek már az alaprendelet hatálya alá tartoznak.

**Így még a 4B vagy 4C lehetőség esetében is várhatóan mind a 3000 vonatkozó repülőtér érintve lesz.**

<sup>20</sup> Pl. a nemzetközi légi navigáció meteorológiai szolgáltatásairól szóló 3. melléklet; a légiforgalmi kommunikációról szóló 10. melléklet és a repülőterekről szóló 14. melléklet.

<sup>21</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 549/2004/EK rendelete az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (*HL L 96., 2004.3.31. I. o.*).

<sup>22</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 552/2004/EK rendelete az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról (*HL L 96., 2004.3.31., 26-42. o.*).

<sup>23</sup> Különösen az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN). Ugyanakkor a CENELEC és az ETSI szintén európai szabványügyi szervezet. További információ az alábbi címen érhető el: [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html)

<sup>24</sup> 1987 óta mintegy 25 irányelvet fogadtak el a műszaki harmonizáció és a szabványosítás új megközelítési módjáról szóló, 1985. május 7-i tanácsi állásfoglalásból, a megfelelésértékelés vezérelveit meghatározó, a tanúsítások és vizsgálatok általános megközelítéséről szóló, 1989. december 21-i tanácsi állásfoglalásból, valamint a megfelelésértékelés részletes eljárásainak megállapításáról szóló 93/465/EK tanácsi határozatból fakadó „új megközelítés” alapján.

### 2.7.2.3. Repülőtér-üzembentartók

Az említett 3000 repülőtér valamennyi üzemben tartóját is érinti a javaslat. Előfordulnak azonban olyan esetek, amikor egy vállalkozás 1-nél több repülőtérrel irányít (pl. az AENA közel 50 repülőtérrel üzemeltet). Az interneten (főleg a Nemzetközi Repülőterek Európai Szövetségének tagsága) elérhető információk közül az alábbi 38. táblázat ismerteti bizonyos, több repülőtérrel üzemeltetőre vonatkozó adatokat:

Szervezet	Weboldal	Székhely	Az üzemeltetett repülőterek száma			
			Saját országában	Az EU 27 + 4 államban	Az EU 27 + 4 államon kívül	ÖSSZES EN
Aeroporti di Roma	www.adr.it	IT	2	0	0	2
Aeroportos de Madeira		PT	2	0	0	2
Aeroportos de Portugal	www.ana-aeroportos.pt	PT	7	0	0	7
Aéroports de Paris	www.adp.fr	FR	14	0	0	14
Aeropuertos y Navegación Aérea	www.aena.es	ES	47	0	0	47
Avinor	www.avinor.no	NO	46	0	0	46
Brit Repülőtéri Hatóság	www.baa.co.uk	UK	7	1	10	18
Koppenhágai Repülőtér	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
CSL – Cseh Repülőtéri Igazgatás		CZ	4	0	0	4
Dublini Repülőtéri Hatóság	<a href="http://www.dublinairportauthority.com">www.dublinairportauthority.com</a>	IE	3	0	0	3
Finavia	www.finavia.fi	FI	25	0	0	25
Fraport	www.fraport.com	DE	3	2	5	10
Luftfartsverket	www.lfv.se	SW	19	0	0	19
Manchesteri Repülőtéri Csoport	www.manaiport.co.uk	UK	4	0	0	4
Közlekedési Minisztérium		CY	2	0	0	2
Közlekedési és Hírközlési Minisztérium		GR	38	0	0	38
Közlekedési Minisztérium		LT	2	0	0	2
Lengyel Repülőterek (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	PL	3	0	0	3
Regionális Repülőterek Kft.		UK	2	0	0	2
Szlovák Repülőtéri Hatóság	www.airportbratislava.sk	SK	5	0	0	5
Soc. Eser. Repülőtér	www.sea-aeroportmilano.it	IT	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatser förbundet	www.flygplatser.nu	SW	34	0	0	34
TBI plc		UK	3	0	0	3
<b>23</b>	<b>RÉSZEKRE BONTOTT TELJES ADAT</b>		<b>276</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>294</b>
	<b>ÖSSZESEN</b>		<b>279</b>			

38. táblázat: Több repülőteret üzemeltetők

Előfordulhat, hogy a fenti táblázatban szereplő adatok nem teljesek vagy nem teljesen pontosak; így feltételezzük, hogy az EU 27 + 4 államban **körülbelül 25 szervezet üzemeltet egynél több repülőteret, és hogy az ilyen repülőterek teljes száma hozzávetőleg 275.**

Ennek figyelembevételével tehát úgy becsüljük, hogy **az érintett üzemben tartók száma (3000 – 275 + 25) 2750 lesz.** Ez mind a három, a 4A, 4B és a 4C lehetőség esetében érvényes lesz.

#### 2.7.2.4 Repülőtéri földi kiszolgálók

A földi kiszolgálásról szóló tanácsi irányelv melléklete számos szolgáltatást felsorol ebben a kategóriában. Az említett szolgáltatások némelyikéhez viszont a repülőtéri guruló területen használandó berendezésekre van szükség. A repülőtéri berendezések lehetséges példáit az alábbi 39. táblázat foglalja össze, beleértve azt is, hogy az ilyen berendezésekre történhet-e hivatkozás az ICAO 14. mellékletében vagy az Ügynökség által javasolt alapvető követelményekben:

A földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások <sup>25</sup> , amelyekhez a guruló területen berendezésekre van szükség		A berendezések példái	Hivatkozás helye	
			ICAO 14. melléklet	Alapvető követelmények
Utások		Lépcsők, buszok, beszállófolyosók		A.1.f
Poggyászok		Fel- és lerakodóeszközök		B.1.a
Forgalmi előtér	Eligazítás a parkolóterülethez	Dokkoló eszközök	IGEN	A.3.a
	Parkolás	Blokkok		B.1.a
	Hajtómű indítása	Külső meghajtó egységek		B.1.a
	Vontatás	Vontató-repülőgépek		B.1.a
Szolgáltatások a repülőgépek részére	Takarítás	Mellékhelyiségek szennyvízelvezetése		B.1.a
	Légkondicionálás és energiaellátás	Külső meghajtó egységek		B.1.a
	Jégtelenítés	Jégtelenítés	IGEN	B.1.a
Üzemanyagtöltés		Rögzített vagy mobil üzemanyagtöltő berendezések		B.1.h
Fedélzeti ellátás (catering)		Tehergépjárművek		B.1.a

#### 39. táblázat: A földi kiszolgáláshoz szükséges berendezések példái

A fenti 39. táblázatból látható, hogy az Ügynökség által javasolt alapvető követelmények elvben jobban átfogják a földi kiszolgáláshoz használt repülőtéri berendezéseket, mint az ICAO 14. melléklete. Ez abból ered, hogy – amint az ezeket bemutató feljegyzésben már kifejtettük – az alapvető követelmények kidolgozása egy kockázatfelmérési és enyhítési (fentről lefelé haladó) folyamat segítségével történt, amelyet ezt követően egy lentől felfelé haladó ellenőrzés egészített ki, amelynek során nemcsak a 14. mellékletet vették figyelembe, hanem más meglévő EU-jogszabályokat is. Ez azonban összhangban van az érintettek által jelzett, a

<sup>25</sup> Az 1996. október 15-i 96/67/EK irányelv melléklete szerint.

CRD 06/2006-ban bemutatott véleményekkel. Sőt, az érintettek a szabályozásra szoruló berendezések példáiként az általános földi kiszolgáló berendezések között külön megemlítették a jégtelenítő berendezést, az üzemanyagotöltő berendezést, a földi energiaellátókat és indítókat és másokat is.

**Feltételezhető ezért, hogy a földi kiszolgálást végző 1000 vállalatból mindössze 10%-ot (azaz 100-at) fog érinteni a 4A lehetőség (azaz a repülőtéri berendezések hatása csak közvetve jelentkezne a végrehajtási szabályokon vagy a repülőterekre vonatkozó ICAO-rendelkezéseken alapuló típusalkalmassági előírásokon keresztül). Ezzel szemben az összes vállalatot érintené mind a 4B, mind a 4C lehetőség.**

#### 2.7.2.5. A repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezetek

A rádiónavigációs, felügyeleti (pl. radar) és légiforgalmi kommunikációs rendszerek ugyan a repülőtéren üzemelnek, de másik lehetőségként szükség esetén az „egységes európai égbolt” szabályok hatálya alá is tartozhatnak a teljesítmény és a megfelelőség értékelése szempontjából. Azt, hogy melyik jogalapot kell használni (vagy az Ügynökség alaprendeletét vagy az „egységes égboltot”) a szabályalkotási folyamatok és az ezt követő szabályok felesleges ismétlésének elkerülése érdekében, a Bizottság eseti alapon fogja eldönteni. Ezért a jelenlegi szabályozási hatásvizsgálatban nem helyénvaló mérlegelni az ilyen berendezéseket, mivel ezek már az EU légiközlekedési jogszabályainak hatálya alá tartozik.

Az Ügynökség javaslata ezenkívül tartalmaz más, az ICAO 14. mellékletében megemlített berendezéseket is, amint az alábbi 40. táblázat mutatja:

A repülőtéri berendezésekre vonatkozó követelmények		A berendezések példái	Hivatkozás helye	
			ICAO 14. melléklet	Alapvető követelmények
Súrlódásmérő eszközök		Súrlódásmérő	2.9	A.1.a.v
Utassekeles		Lépcsők, buszok, beszállófolyosók		A.1.f
Poggyászkezelés		Fel- és lerakodóeszközök		B.1.a
Irányító és jelzőberendezések		Szélirányjelzők	5.1.1	A.3.a
Kifutópályák és guruló utak világítása		A kifutópálya középvonalának világítása	5.3.12	A.3.a
Elektromos áram ellátórendszerek		A navigációs segédeszközök ellátása	8.1	A.3.b
Mentőberendezések		Mentőautók, mentőcsónakok	9.1	B.1.k
Tűzoltó anyag és a mentő és tűzoltó szolgálatok járművei		Kiürítési sebesség	9.2	B.1.k
Sérült repülőgép eltávolítása		Daruk	9.3	B.1.a
Törhetőség		CNS antennák esetében	9.9	A.1.c.iii
A forgalmi előtér kezelése	Eligazítás a parkolóterülethez	Dokkoló eszközök	5.3.24	A.3.a
	Parkolás	Blokkok		B.1.a
	Hajtómű indítása	Külső meghajtó egységek		B.1.a
	Vontatás	Vontató-repülőgépek		B.1.a
Szolgáltatások a	Takarítás	Mellékhelyiségek szennyvízelvezetése		B.1.a

repülőgépek részére	Légkondicionálás és energiaellátás	Külső meghajtó egységek		B.1.a
	Jégtelenítés	Jégtelenítés	3.15	B.1.a
Üzemanyagtöltés		Rögzített vagy mobil üzemanyagtöltő berendezések		B.1.h
Fedélzeti ellátás (catering)		Tehergépjárművek		B.1.a

#### 40. táblázat: A kiterjesztett EASA alaprendelet hatálya alá tartozó berendezések példái

A 4A lehetőség vonatkozásában az ilyen berendezésekre semmilyen konkrét uniós szabályt (pl. ETSO) nem hoznak létre. Ezért a **4A lehetőség a tervező és gyártó szervezetek közül egyet sem érint.**

A 4B és 4C lehetőség által potenciálisan érintett tervező és gyártó szervezetek számának megbecslése érdekében az Ügynökség megjegyzi, hogy az ACI Europe által a tervek szerint 2007 végére szervezett nagyszabású események egyikén körülbelül 60 kiállítói helyet ajánlottak fel<sup>26</sup>. A 2006. decemberi „Airport Exchange” alkalmával hasonló számú kiállító volt jelen. Ezért körülbelül **100, potenciálisan érintett vállalatot lehet feltételezni a repülőtéri berendezések tervezése és gyártása terén, a 4B vagy a 4C lehetőséggel összefüggésben.**

##### 2.7.2.6 A repülőtéri berendezéseket karbantartó szervezetek

Feltételezhető emellett, hogy a repülőtéri berendezések karbantartása a berendezést használó szerv felelőssége lesz (pl. a földi kiszolgálóké vagy a repülőtér üzemben tartójáé). Nekik kell igazolniuk az illetékes hatóság felé, hogy a karbantartást megfelelően megszervezik és elvégzik, belső szervezésben vagy egy harmadik fél révén. A repülőtéri berendezések rossz karbantartásából eredő jelentős kockázatokat meghatározó biztonsági bizonyítékok hiányában jelenleg aránytalanak tűnik az ilyen berendezéseket karbantartó szervezetekre vonatkozó követelményeket előírni. Ezért az előirányzott stratégia ezeket nem fogja érinteni. Amennyiben a jövőben felmerülne ilyen igény konkrét repülőtéri berendezések tekintetében, abban az esetben megfelelő szabályozási hatásvizsgálatot hajtanak végre.

##### 2.7.2.7. Az érintett szervek összefoglalása

Összefoglalva, a fenti 2.7.2.1–2.7.2.6 alpontokban bemutatott információk alapján az érintett szervek becsült száma az alábbi 41. táblázatban látható:

<sup>26</sup> <http://www.pps-events.com/apex/sponsors.asp>

LEHETŐSÉG		Becsült számuk				
Id.	Leírás	Repülőterek	A repülőterek üzemben tartói	Földi kiszolgálók	Tervezés* és gyártás	Hatóságok
4A	Az EU szintjén nem szabályozott repülőtéri berendezések.	3000	2750	100	0	46
4B	A nem szabványos berendezésekre vonatkozó ETSO-k és hitelesítési nyilatkozat.			1000	100*	46 + az Ügynökség
4C	Mint a 4B, de a hitelesítési nyilatkozat előírása nélkül.				100*	

\* a tényleges számot az egyes ETSO-k szabályozási hatásvizsgálata során kell felmérni. Ebben az esetben tízes nagyságrenddel lehet számolni, nem lesz több száz érintett.

\*\* A repülőtéri berendezéseket karbantartó szervezetek szabályozását jelenleg nem irányozták elő.

#### 41. táblázat: A repülőtéri berendezésekre vonatkozó szabályok által érintett szervek száma

##### 2.7.3 Biztonsági hatás

Amint a véleményben kifejtettük, az Ügynökség úgy véli, hogy a repülőtéri berendezéseket is be kellene vonni a módosított alaprendelet hatálya alá, hogy ezáltal szilárd alapot biztosítsanak az iparág által kidolgozott előírások számára. A berendezésekre a gyártás után természetesen az alkalmazandó alapvető követelményeknek és végrehajtási szabályoknak, valamint más alkalmazandó jogszabályoknak (pl. az elektromágneses interferenciáról) vagy vonatkozó közösségi előírásoknak való megfelelés ellenőrzése vonatkozna.

Amennyiben az alkalmazandó ETSO (ha kiadták) előírja, a berendezés tervét típusalkalmassági vizsgálatnak kell alávetni, és az előállított berendezést a gyártó aláírásával, valamint az ETSO-ra való hivatkozással (pl. repülőgép-alkatrészek) ellátott megfelelési nyilatkozattal látják el. A tervezőket és a gyártókat ebben az esetben engedélyezni kell.

A fentiek a 4B és a 4C lehetőségre egyaránt teljes egészében vonatkoznak. Nem vonatkoznak ezzel szemben a 4A lehetőségre. A 4B lehetőség előírja, hogy a repülőtér üzemben tartója (a repülőtér típusalkalmassági vizsgálati eljárása mellett) a kezelésében lévő repülőtéren felhasznált vagy alkalmazott berendezések mindegyikére nézve (amennyiben egy ETSO alá tartozik) írjon alá egy hitelesítési nyilatkozatot is.

Az Ügynökség ezért úgy véli, hogy:

- a 4A lehetőség (voltaképpen a status quo) a biztonság szempontjából sem előrelépést, sem visszalépést nem jelent;
- a 4B és a 4C lehetőség egyenlő mértékben járulna hozzá a biztonsághoz.

A részleteket tekintve úgy becsülik, hogy a 4B és a 4C lehetőség egyaránt a következő jelentős biztonsági hatásokkal járna:



- jobb jogbiztonság a repülőtéri berendezésekre alkalmazandó szabályok terén, és a vonatkozó felelőségek és a megfelelést ellenőrző eljárások hatékonyabb azonosítása;
- ezáltal szilárdabb alapok az iparági szabványok számára;
- a tervezők és a gyártók azon kötelezettsége, hogy nyilatkozzanak a termékeik biztonsági szabályoknak való megfeleléséről;
- az ilyen nyilatkozatok bizonylatainak összegyűjtése a repülőtér üzemben tartójánál és felhasználása a tanúsítási eljárás során.

Összefoglalva, a fenti 2.1.2 pontban bemutatott módszertan alkalmazásával (a biztonsági hatásokra vonatkozó háromszoros súlyozási tényezőt is hozzávéve), és a 2.4.5 pontból származó specifikus célkitűzésekhez kötődő megfelelő eredménymutatók kiválasztása után lehet pontosítani a repülőtéri berendezésekre vonatkozó három lehetőség biztonsági hatását, amint az alábbi 42. táblázat bemutatja:

A repülőtéri berendezések szabályozásának biztonsági hatására vonatkozó eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	4A	4B	4C
<b>Repülőtéri berendezések</b>	<b>Nem történik intézkedés</b>	<b>ETSO + hitelesítési nyilatkozat</b>	<b>ETSO + repülőtér típusalkalmassági vizsgálata</b>
Repülőtéri biztonsági mutatók	0	1	1
Közös szabályok elfogadása (azaz ETSO)	0	1	1
A repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezetek engedélyezése	0	2	2
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>SÚLYOZOTT ÖSSZESÍTÉS (Háromszoros pontszám a biztonságra)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**42. táblázat: A repülőtéri berendezésekre vonatkozó lehetőségek biztonsági hatásainak pontozása**

#### 2.7.4 Gazdasági hatás

**A 4A lehetőség semmilyen további szabályt vagy ETSO-t nem tesz szükségessé a repülőtéri berendezéseket illetően. Gazdasági hatása ezért semlegesnek értékelhető.**

Ezzel szemben a 4B vagy 4C lehetőség keretében javasolt megközelítés egyrészt összhangban áll az „új megközelítéssel”, és ezért közel áll a már alkalmazott jelenlegi ipari gyakorlatokhoz. Másrészről megfelel az Ügynökség repülőgép-alkatrészekre vonatkozó, már meghatározott szabályainak. A kapcsolódó végrehajtási szabályok vagy ETSO-k fogják meghatározni a „nem szabványos” berendezésekre vonatkozó biztonsági és teljesítménykövetelményeket, valamint a tervező és gyártó szervezetekre vonatkozó rendelkezéseket. Az ilyen berendezések tervezésének jóváhagyását adott esetben a gyártó által aláírt megfelelőségértékelés követi.

Pontos hatásvizsgálatot azonban csak akkor lehetne elvégezni, amikor az említett szabályokról vagy ETSO-król javaslat születik.

Más szóval jelenleg – mindenfajta ETSO hiányában – a becsült költség nulla. Ez főként a 4C lehetőségre vonatkozik (azaz csak ETSO, valamint a tervezésre és a gyártásra vonatkozó kapcsolódó folyamatok).

Ezenfelül azonban az Ügynökség – az érdekelt felek álláspontjának megfelelően – azt is javasolja, hogy fontolják meg a meghatározott repülőtéri berendezések megfelelő alkalmazásának vagy használatának helyszíni értékelését. Ehhez a 4C lehetőség feltételezi, hogy az alkalmazott berendezések ellenőrzése a repülőtér típusalkalmassági vizsgálatának szerves részét képezi. **Ezért a 4C lehetőség semmilyen további költséggel nem jár a repülőtér típusalkalmassági vizsgálatával kapcsolatos költségek tekintetében, amelyek becslése már a fenti 2.6.4.2. pontban szerepel.**

Ezzel szemben a 4B lehetőség további eljárást ír elő a repülőterek üzemeltetőire nézve (hasonlóan az „egységes égbolt” léginavigációs szolgáltatóknak szóló jelenlegi tartalmához<sup>27</sup>) az alkalmazott vagy beszerzett repülőtéri berendezések „hitelesítési nyilatkozata” tekintetében. A 4B lehetőség ezért semmilyen további költséget nem jelent majd az illetékes hatóságok, sem a földi kiszolgáló vállalkozások számára. Az Ügynökség számára mind a 4B, mind a 4C lehetőség bizonyos erőfeszítést igényel a szabályalkotás terén, amit azonban jelenleg úgy tekintenek, hogy az a szabályalkotási költségek fenti 2.6.4.5. pontban szereplő átfogó értékelésében szerepel.

A 4B lehetőség ugyanakkor további eljárást ír elő a repülőterek üzemeltetői számára, nemcsak az alkalmazott rendszerek hitelesítésének elvégzése (amit már ma is végeznek és a repülőtér tanúsításával hitelesítenek), hanem az eljárások igazgatása, valamint a hitelesítési nyilatkozatok összegyűjtése és archiválása tekintetében is. A becslések szerint a nagyobb repülőterek esetében (a fenti 2.6.2.1. pontban szereplő becslés szerint 700) ez körülbelül 0,5 FTE-t jelent (azaz 630 munkaóra = 69 300 EUR/év), így a rájuk nehezedő teljes gazdasági teher 69 000 EUR x 700 = 48 300 000 EUR/év.

A fennmaradó 2300 (azaz a hatáskörbe tartozó 3000–700) esetében a teher a becslések szerint jóval kisebb: mindegyikükre nézve 0,2 FTE (= 252 óra = 27 720 EUR/év). Ezt 2300-zal megszorozva évi 63 756 000 EUR (2006) az eredmény. Összesen tehát a 4B lehetőség további költsége a becslések szerint (a hatáskörbe tartozó 3000 repülőtérre nézve) 48 300 + 63 756 = 112 056 000 EUR (2006)/év. A becsült költséget tehát az alábbi 43. táblázat szerint lehet összegezni:

A repülőtéri berendezések szabályozásának becsült költsége	ezer EUR (2006)/év		
	4A	4B	4C
<b>Repülőtéri berendezések</b>	<b>Nem történik intézkedés</b>	<b>ETSO + hitelesítési nyilatkozat</b>	<b>ETSO + repülőtér típusalkalmassági vizsgálata</b>
Az alaprendeletben szereplő berendezések (azaz hitelesítési nyilatkozat)	0	112 056	0
Közös végrehajtási szabályok elfogadása (ETSO)	0*	0*	0*
Repülőtéri berendezések tervezése és gyártása	0*	0*	0*
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>0</b>	<b>112 056</b>	<b>0</b>

\* költség = az ETSO-k hiányában nulla. Minden ETSO kiadása előtt célzott szabályozási hatásvizsgálat készül, amely dokumentálja a költségeket és a hasznot.

#### 43. táblázat: A repülőtéri berendezések szabályozásával kapcsolatos költségek összegzése

<sup>27</sup> Az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 6. cikke (HL L 96., 2004.3.31., 26-42. o.).

A fent becsült költségeken felül a 4B és 4C lehetőség azonban egyéb gazdasági hatásokkal is járhat, mint például:

- a repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezetek kölcsönös elismerése, ami viszont hozzájárul a belső piac kialakításához;
- fokozottabb szabványosítás és nagyobb verseny az előírt minőséget biztosító termékek terén, ami pozitív hatást gyakorol az árakra.

A gazdasági hatás valamennyi fenti mennyiségi és minőségi becslését az alábbi 44. táblázatban szereplő pontszámokkal lehet kifejezni:

A repülőtéri berendezések szabályozásának gazdasági hatása szempontjából lényeges eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	3A	3B	3C
<b>Repülőtéri berendezések</b>	<b>Nem történik intézkedés</b>	<b>ETSO + hitelesítési nyilatkozat</b>	<b>ETSO + repülőtér típusalkalmassági vizsgálata</b>
Az alaprendeletben szereplő berendezések (azaz hitelesítési nyilatkozat)	0	- 3	0
Közös végrehajtási szabályok elfogadása (ETSO)	0	0	0
Repülőtéri berendezések tervezése és gyártása	0	0	0
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>
<b>SÚLYOZOTT ÖSSZPONTSZÁM (kétszeres pontszám a gazdasági hatást tekintve)</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>

**44. táblázat: A repülőtéri berendezésekre vonatkozó lehetőségek gazdasági hatásának pontozása**

#### 2.7.5 Környezeti hatás

Az ICAO 14. melléklete nem tartalmaz rendelkezéseket pl. a repülőtéri járművek vagy a repülőtéri műveletekben alkalmazott bármely más anyag, folyadék vagy szer környezeti hatásával kapcsolatban. A 4B vagy 4C lehetőség által javasolt keretek, amelyek megalapozzák a berendezések lehetséges jövőbeli szabályozását, enyhe pozitív (azaz +1) hatást fognak gyakorolni a környezetre. A fenti 2.1.2. pontban szereplő módszertant alkalmazva ezt az enyhe hatást 3-mal kell „súlyozni”.

#### 2.7.6 Társadalmi hatás

A 4A lehetőséget társadalmi szempontból semlegesnek kell tekinteni. Ezzel szemben a 4B és a 4C lehetőség egyaránt enyhe pozitív (+1) társadalmi hatást fejthet ki a következők tekintetében:

- szakképzettséget igénylő munkahelyek a jóváhagyással rendelkező, repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó társaságoknál;
- az elégtelenül strukturált vállalkozások kilépése a piacról;
- az elvégzett munka minőségének javulása, és ezáltal az európai termékek versenyképességének növekedése az ár/minőség arány szempontjából.

Ezt az enyhe pozitív hatást a 2.1.2. pontban vázolt módszertan szerint 2-vel kell súlyozni.

### 2.7.7. Az EASA jelenlegi hatályán kívüli egyéb légiközlekedési előírásokra gyakorolt hatás

Sem az ETSO-k, sem pedig végrehajtási szabályok nem ismételték meg az „egységes európai égbolt” keretében meglévő szabályokat. Így ebben a tekintetben a három mérlegelt lehetőség mindegyike semleges lesz.

### 2.7.8. Többszemponútú elemzés (MCA) és javasolt lehetőség

A 2.1.2. pontban leírt módszertannal, valamint a 2.7.3–2.7.7. pontban meghatározott pontszámokkal összhangban, a többszemponútú elemzés tekintetében az alábbi mátrix adható:

A lehetőségek súlyozott pontszámai az uniós jogszabályok hatálya vonatkozásában		4A	4B	4C
Repülőtéri berendezések		Nem történik intézkedés	ETSO + hitelesítési nyilatkozat	ETSO + repülőtér típusalkalmassági vizsgálata
Hatás	Súlyozás			
Biztonsági	3	0	12	12
Gazdasági	2	0	- 6	0
Környezeti	3	0	3	3
Társadalmi	2	0	2	2
Más légiközlekedési szabályozásra	1	0	0	0
<b>SÚLYOZÁS ÖSSZESEN</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

#### 46. táblázat: Többszemponútú elemzés a repülőtéri berendezések vonatkozásában

A fenti táblázatból megfigyelhető, hogy a 4A lehetőség igen gyengének tűnik a másik két választási lehetőséggel összevetve. Azok közül is a 4C sokkal jobb pontszámot kap a 4B-nél. A 4B és a 4C lehetőségéről különösen elmondható, hogy:

- a biztonság tekintetében a 4A lehetőségénél sokkal jobb pontszámot kapnak;
- lefektethetik a repülőtér hatékonyabb környezetgazdálkodásának alapjait;
- javíthatják a repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezeteken belüli munkahelyek minőségét és növelhetik azok számát.

A 4B lehetőség azonban megközlítőleg évi 100 millió euróba kerülne (2006-os árfolyamon), míg a 4C lehetőség nem jelent többletköltséget. Az Ügynökség ezért számol egy ilyen lehetőséggel véleményében (azaz az ágazat által önkéntes alapon kidolgozott és az ügynökségi ETSO által támogatott közösségi előírások, ha megfelelő biztonsági szinteket kell elérni; a kapcsolódó tervező és gyártó szervezetekre vonatkozó szabályozás és az alkalmazott repülőtéri berendezések hitelesítése a repülőtér rendes tanúsítási és felügyeleti eljárása során).

## **2.8. A típusalkalmassági vizsgálati eljárás hatásainak elemzése**

### 2.8.1. Alternatív lehetőségek

A 2.5.2. pontban a típusalkalmassági vizsgálati eljárás vonatkozásában az alábbi alternatív lehetőségeket határozták meg:

- 7A): az egyes repülőtereken szükséges típusalkalmassági vizsgálati eljárás (magában foglalja az infrastruktúrát és az irányítást) (ami a fenti 2.6. pont alapja);
- 7B): külön bizonyítvány az egyes repülőterek infrastruktúrája és berendezései tekintetében, plusz „egyetlen” szervezeti bizonyítvány a vállalat szintjén, a több repülőteret üzemeltető vállalatok számára;
- 7C): ugyanaz mint a 7B, de csak akkor, ha az üzemben tartó „egyetlen” bizonyítványt kér.

## 2.8.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma

### 2.8.2.1. Repülőtér-üzembentartók

A földi kiszolgálókat, illetve a repülőtéri berendezések tervező és gyártó szervezeteit a három lehetséges választási lehetőség közül egyik sem érinti.

Az repülőtér-üzembentartók nagy többsége számára, amelyek egyetlen repülőteret irányítanak, az, ha a típusalkalmassági vizsgálati eljárás végén egyetlen vagy két különálló dokumentumot adnak ki (egy az infrastruktúra, egy pedig az üzemeltetés és az irányítás tekintetében), mindféle szempontból nagyon elhanyagolható hatással lesz. Az ilyen típusalkalmassági vizsgálati eljárás hatását a fenti 2.6. pont már összegezte, így a 7A lehetőség esetében sem a repülőtereket, sem pedig a repülőtér-üzembentartókat nem érintik további hatások.

És viszont is, az összes több repülőteret irányító, a 2.7.2.3 pontban meghatározott mintegy **25 üzemben tartót** (akik összességében mintegy **275 repülőteret** működtetnek) **érinti majd a 7B lehetőség**, arra kötelezve őket, hogy „összevont” üzemben tartási engedélyért folyamodjanak.

A **7C lehetőség**nél a több repülőteret irányító üzemben tartók fogják eldönteni, hogy kérnek-e „összevont” engedélyt az irányításra (főként a biztonsági rendszer és a minőségirányítás területén). Mivel ez jelenleg nem egy általánosan alkalmazott gyakorlat, feltételezhető, hogy ez a lehetséges jelentkezők mintegy 40%-át fogja érinteni: azaz a **25 üzemben tartóból tízet**. Mivel az említett 25 üzemben tartó átlagosan 11 repülőteret üzemeltet, feltételezhető, hogy a lehetségesen érintett **repülőterek száma 100 körül van**.

### 2.8.2.2 Illetékes hatóságok

Az ügynökség véleménye szerint egy repülőtér tulajdonosa vagy üzemben tartója lehet állami szerv, magánvállalat vagy bármilyen más mechanizmus (pl. egy „testületi” üzemben tartó, melynek részvényeit többségükben vagy teljes mértékben állami hatóságok birtokolják nemzeti vagy helyi szinten). De mindenesetre azt is feltételezi, hogy amikor az üzemben tartó egy állami szerv, az üzemeltetési és irányítási jelentési vonalnak nemcsak a belső biztonsági és minőségi jelentési vonaltól, de az állami típusalkalmassági vizsgálati és felügyeleti funkciótól is függetlennek kell lennie.

A felügyelő hatóságok és a gazdasági szervezetek szétválasztásának elve jól működik a légi alkalmasságnál (még az állami tervező és termelő vállalatoknál is) és a légi műveleteknél. Ezt kifejezetten bevezették az egységes európai égboltban<sup>28</sup>.

Úgy tűnik, hogy:

- Görögországban és Litvániában a Közlekedési Minisztérium közvetlenül felelős (legalább is bizonyos esetekben) a repülőtéri műveletekért és irányításért. Azonban

<sup>28</sup> Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 96., 13.03.04, 1–9. o.) 4. cikkének (2) bekezdése.

mindkét ország a GASR tagja és aktív szereplője: vagyis feltételezhető, hogy a különválasztott biztonsági felügyeleti funkció már megvalósult;

- Cipruson is a Közlekedési Minisztérium a felelős a repülőtéri műveletekért és irányításért, de az ország nem tagja a GASR-nek: tehát itt egy új biztonsági felügyeleti funkció létrehozására lehet szükség;
- más országokban (pl. Franciaországban, Olaszországban) állami tisztviselők, bizonyos esetekben a repülőtérnél lakók azon túl, hogy felelősek a biztonsági felügyeletért, még más tevékenységek (pl. RFFS; helyi kényszerhelyzeti tervek) irányításáért is felelnek.

Ez utóbbi fenti kérdés azonban nem lényeges a hatás szempontjából, mivel az alapvető követelmények – az ügynökség javaslatának megfelelően – figyelembe veszik az ilyen helyzeteket. Tehát csak a ciprusi hatóságokat érintheti az említett szétválasztási elv.

Az ügynökséget ez nem érinti, mivel most nem várható, hogy közvetlenül érintett lesz a repülőterek típusalkalmassági vizsgálatában vagy a repülőterek üzemen tartóinak tanúsításában és felügyeletében.

Így a 7A lehetőség a hatóságokat általában nem érinti ahhoz képest, amit már korábban a 2.6 pontban végiggondoltunk (és külön említettünk a ciprusi hatóságoknál).

És fordítva, a 7B lehetőségnél a fenti 2.7.2.3 pontban felsorolt országok mind a 17 illetékes hatóságát közvetlenül érintik a típusalkalmassági vizsgálati és felügyeleti eljárások.

Végül, a 7C lehetőségnél a közvetlenül érintett hatóságok száma nem lesz több a jelentkezők számánál (azaz 10-nél).

#### 2.8.2.3 Az érintett szervezetek összefoglalása

Az érintett szervezetek számára adott becslések összegzését a következő 47. táblázat mutatja be:

LEHETŐSÉG		Repülőtér- üzembentart ók	Repülőterek	Illetékes hatóságok	
Az.	Ismertetés			El kell különítenie a felügyeleti funkciókat	Felügyelet gyakorlása
7A	Típusalkalmassági vizsgálati eljárás (infrastruktúra és irányítás az egyes repülőtereken)	0	0	1	0
7B	Kötelező összevont engedély	25	275		17
7C	Önkéntes összevont engedély	10	100		10

#### **47. táblázat: A típusalkalmassági vizsgálati folyamat változásai miatt érintett szervezetek száma**

##### *2.8.3. A biztonsággal kapcsolatos hatás*

Egy jól szervezett (főként biztonsági és minőség-) irányítási rendszer – legyen az teljesen elosztott vagy egy központ köré épített – pozitív hatással van a biztonságra. De az ügynökség hisz abban, hogy nagyon nehéz általános értelemben bemutatni, hogy az egyik szervezeti forma biztonságosabb egy másiknál.

Ugyanígy, a típusalkalmassági vizsgálati folyamat végén egy vagy két dokumentum kibocsátása nincs hatással a biztonságra.

Összességében elmondható, hogy az áttekintett három lehetőség egyike sincs hatással a biztonságra.

#### 2.8.4. Gazdasági hatás

##### 2.8.4.1 Repülőter-üzembentartók

A 7A lehetőségnél a repülőter-üzembentartók számára a típusalkalmassági vizsgálati folyamat költsége megfelel a fenti 2.6.4.2 pontban becsülteknek. Tehát ez a lehetőség sem pótlólagos költségekkel, sem megtakarításokkal nem jár. Ebben benne van az is, hogy ebben az esetben az irányítási rendszer teljesen elosztott marad, még az egynél több repülőteret üzemeltető vállalatoknál is. Ebben az esetben a szükséges létszámot azonban meg kell becsülni, mivel ez lesz a viszonyítási alap a 7B és a 7C lehetőségek hatásait illetően.

Arra is emlékezni kell, hogy a fenti 2.6.4.3 pontban a rendszeres kereskedelmi forgalmat bonyolító repülőtereken 3 FTE-t becsültünk a biztonsági irányításra: és ezek valóban a vizsgált üzemben tartókhöz tartozó repülőterek. Egy integrált biztonsági és minőségirányítási rendszerrel feltételezhető, hogy átlagosan 5 FTE-t alkalmaznak az egyes repülőtereken egy teljesen elosztott szervezet esetében, és 0 FTE-t központi szinten.

A 7B lehetőség gazdasági hatásainak értékelésekor feltételeztük, hogy a 25 szervezet által üzemeltetett 275 repülőteret kell figyelembe venni. Egy teljesen elosztott szervezeti rendszerben ez az igény  $5 \text{ FTE} \times 275 \text{ repülőter} = 1375 \text{ FTE}$  összesen.

A becslés szerint az elosztott erőforrások mintegy 20%-át lehet megtakarítani az egyes repülőtereken, ha az érintett 25 üzemben tartó mindegyikénél egy központi funkciót hoznának létre, azaz:

- $1 \text{ megtakarított FTE (vagyis az 5 20\%-a)} \times 275 \text{ repülőter} = -275 \text{ FTE};$
- $-275 \text{ FTE} \times 138\,600 \text{ euró} = \text{a lehetséges megtakarítás} - 38\,115 \text{ ezer euró évente.}$

Ám ehhez a 25 üzemben tartónak létre kell hoznia egy központi funkciót, beleértve a biztonsági irányítást, a minőségirányítást és a belső ellenőrzést (azaz a helyi repülőterek maguk végeznék az ellenőrzést). Ez a központi funkció szervezetenként 5 FTE-t igényelhet. A 25 szervezetre ez összesen:  $125 \text{ FTE} = 17\,325 \text{ ezer euró évente.}$

**A 7B lehetőség esetében a becsült eredő megtakarítás a 25 repülőter-üzembentartó számára:**

- $-275 + 125 = -150 \text{ FTE};$
- $-38\,115 + 17\,325 = -20\,790 \text{ ezer euró évente.}$

A szervezeti átalakítást igénylő vállalatok átállási költsége azonban néhány éven át meghaladhatja ezeket a lehetséges megtakarításokat.

A fenti 2.8.2.1 pontban feltételeztük, hogy a **7C lehetőség** (azaz az önkéntes összevont engedély) esetében a több repülőteret üzemeltető szervezeteknek csak 40%-a (vagyis 10) fog élni az összevont engedély lehetőségével. Ebben az esetben a megtakarítás a fent becsült mennyiségek 40%-át teszi ki. Vagyis:

- $-40\% \times 150 = -60 \text{ FTE};$
- $-40\% \times 20\,790 = -8316 \text{ ezer euró évente (2006).}$

#### 2.8.4.2 Illetékes hatóságok

Az illetékes hatóságoknál emlékeztetni kell arra, hogy a fenti 2.3.3.3 pontban úgy becsültük, hogy 1 FTE elegendő lehet kevéssel több, mint 3 repülőtér felügyeletének ellátására. Így **Cipruson 1 FTE elegendő erre a funkcióra (= 138 600 ezer euró évente).**

Ez érvényes az összes többi vizsgált lehetőségre is. A 7A lehetőség esetében ez egyenlő az összes pótlólagos költséggel, mivel más hatóságot nem érint.

Aztán, a fenti 2.6.4.2 pontban lévő becslés szerint egy hatóság munkaterhe, hogy típusalkalmassági vizsgálat alá vonjon (majd folyamatosan felügyeljen) egy repülőteret, 120 munkaóra nagyságrendű, és ennek átlagos költsége 110 euró + 10 euró a belföldi utazás.

A 7B lehetőség esetében 275 repülőtér érintett, ez összesen 33 ezer munkaóra = 26 FTE = 3604 ezer euró évente. Feltételezve, hogy ezen erőfeszítés 30%-a megtakarítható (az irányítási rendszert nem auditálják minden egyes repülőtéren), a 17 érintett hatóságnál így az összes megtakarítás:

- $-30\% \times 26 + 1 = -7$  FTE;
- $-30\% \times 3\,604 + 138,6 = -942,6$  ezer euró évente.

A 7C lehetőség esetében a megtakarításoknak csak 40%-a realizálható: **-3 FTE, -377 ezer euró évente.**

#### 2.8.4.3 A gazdasági hatások összegzése

Összességében a vizsgált három lehetőségből fakadó becsült **pótlólagos költségeket vagy megtakarításokat** a következő 48. táblázat mutatja:

Paraméter	Az illetékes hatóságok esetében	A repülőtér-üzembentartók esetében	ÖSSZESEN
<b>7A lehetőség = típusalkalmassági vizsgálati eljárás az egyes repülőtereknél</b>			
FTE	1	0	<b>1</b>
ezer EUR (2006)	138.6	0	<b>138.6</b>
<b>7B lehetőség = kötelező összevont engedély (25 üzembentartó; 275 repülőtér)</b>			
FTE	-7	-150*	<b>-157</b>
ezer EUR (2006)	-943	-20 790*	<b>-21 733</b>
<b>7C lehetőség = önkéntes összevont engedély (10 üzembentartó; 100 repülőtér)</b>			
FTE	-3	-60	<b>-63</b>
ezer EUR (2006)	-377	-8316	<b>-8693</b>

\*Kivéve azon vállalatok átállási költségei, melyeknél még nincsenek központi funkciók a biztonságra és a minőségre.

**48. táblázat: A repülőterek típusalkalmassági vizsgálati eljárásának becsült megtakarításai**



A gazdasági hatás fenti összes mennyiségi becslése kifejezhető pontszámokban, ahogyan ez a következő 49. táblázatban is látszik:

A típusalkalmassági vizsgálati eljárás gazdasági hatása szempontjából lényeges eredménymutatók	A lehetőségek pontozása		
	7A	7B	7C
<b>Engedélyek</b>	<b>Típus-alkalmassági vizsgálati eljárás az egyes repülőtereknél</b>	<b>Kötelező összevont engedély</b>	<b>Önkéntes összevont engedély</b>
Repülőterek az alaprendeletben (azaz a biztonsági felügyelet elválasztása)	-1	-1	-1
Az összevont engedély bevezetése és alkalmazása (üzemben tartók)	-1	3	2
Az illetékes hatóságoknál a típusalkalmassági vizsgálat és a felügyelet elvégzéséhez alkalmazott személyzet	-1	2	1
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>-3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (kétszeres pontszám a gazdasági hatás tekintetében)</b>	<b>-6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

**49. táblázat: A repülőterek típusalkalmassági vizsgálata gazdasági hatásának pontozása**

#### 2.8.5 Környezeti hatás

Környezeti hatás szempontjából mindhárom lehetőség semleges, mivel csak bizonyos irányítási és felügyeleti eljárások révén kapcsolódnak a szervezethez.

#### 2.8.6 Társadalmi hatás

A 7A lehetőséget társadalmi hatás szempontjából semlegesnek kell tekinteni: csak a ciprusi hatóságnak kell átszervezést végrehajtania, és ez egy új munkahelyet teremthet.

A 7B lehetőség nemcsak megszüntethet mintegy 160 munkahelyet (azaz jelentősen csökkentve a fenti 2.6.7 pontban a 3B lehetőség munkalehetőségeinek pozitív hatását), de arra is kényszeríteni fogja a több repülőteret üzemeltető üzemben tartókat, hogy egy azonos, központilag eldöntött modell szerint szervezzék meg magukat, mintha „egy méret jó lenne mindenkinek”. Így ezt társadalmi szempontból negatívnak (azaz -2-nek) kell gondolni, melyre egy 2 „szorzójú” súlyt társítottunk az előző, 2.1.2 pontban.

Végül, a 7C lehetőség 63 munkahely elvesztésével járhat, ami azt jelenti, hogy globálisan még mindig jelentős számú pótlólagos munkahely lesz, mivel mintegy +280 FTE-t becsültünk a néhány sorral fentebb említett 3B lehetőségnél. Sőt, ez a lehetőség megadja a lehetőséget az egyes szervezeteknek, hogy az általuk előnyben részesített szervezeti formát válasszák, és azt is, hogy eldönthessék, hogy végrehajtanak-e átszervezést, és ha igen, mikor. Így ez a lehetőség nagyon pozitív társadalmi értelemben (azaz  $3 \times 2$  „szorzó” = 6).

### 2.8.7 Az EASA hatálya alá jelenleg nem tartozó, egyéb légitársasági előírásokra gyakorolt hatás

A 7A lehetőség létrehozza az üzemeltetés és a felügyelet elválasztását, az „egységes égbolt”-hoz hasonlóan. Ez hozzá fog járulni a különféle területek szabályozásának összehangolásához. Így ennek hatása enyhén pozitív (azaz 1).

A 7B és a 7C lehetőséget – melyek egy központosított (biztonsági és minőség-) irányítási rendszer lehetőségét hordozzák – még pozitívabbnak tartjuk (azaz 2).

### 2.8.8 Többszempon্তু elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2 pontban leírt módszertan és a 2.8.3–2.8.7 pontokban adott pontok szerint a következő MCA-mátrix vázolható:

A típusalkalmassági vizsgálati eljárás lehetőségeinek súlyozott pontszáma		7A	7B	7C
hatásösszetevő	Súly	Típus-alkalmassági vizsgálati eljárás az egyes repülőterekenél	Kötelező összevont engedély	Önkéntes összevont engedély
Biztonsági	3	0	0	0
Gazdasági	2	-6	8	4
Környezeti	3	0	0	0
Társadalom	2	0	-4	6
Egyéb légitársasági előírások	1	1	2	2
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY</b>		<b>-5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

### 50. táblázat: Többszempon্তু elemzés a repülőterei berendezésekre

**Ebből látható, hogy a 7A lehetőség láthatóan negatív hatású. A fennmaradó kettőből a 7C lehetőség pontszáma kétszer jobb, mint a 7B lehetőségé**

A 7C lehetőség főként társadalmi szempontból előzi meg a 7B lehetőséget, mivel nem jár munkahelyvesztéssel (azaz nem csökkenti jelentősen a 3B lehetőség által létrehozott pótlólagos munkahelyeket), és (a ciprusi hatóság kivételével) nem kényszeríti a szervezeteket átszervezésre. Sőt, bár kevésbé, mint a 7B lehetőségénél, de mindenképpen pozitív a gazdasági hatása.

Ez az oka annak, hogy az ügynökség belefoglalta a 7C lehetőséget (azaz az összevont üzemen tartási engedélyt, ha az nem kötelező) a véleményébe.

## 2.9. Az elbíráló szervek felhatalmazása által gyakorolt hatás elemzése

### 2.9.1. Alternatív lehetőségek

A fenti 2.5.2. pontban a következő alternatív lehetőségek meghatározására kerül sor az elbíráló szervek szerepével kapcsolatban:

- 8A): Az illetékes hatóságokon kívüli akkreditált elbíráló szervek, amelyek jogosultak arra, hogy bizonyos kevésbé komplex repülőterekkel kapcsolatban típusalkalmassági

vizsgálatot hajtsanak végre és felügyeletet gyakoroljanak. A kérelmező dönti el, hogy melyik tanúsító szervhez nyújtja be kérelmét.

- 8B): Az illetékes hatóságokon kívül akkreditált elbíráló szervek, amelyek jogosultak arra, hogy valamennyi repülőtérről kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot hajtsanak végre és felügyeletet gyakoroljanak. A kérelmező dönti el, hogy melyik tanúsító szervhez nyújtja be kérelmét.
- 8C): Csak azon akkreditált elbíráló szervek, amelyek jogosultak arra, hogy kevésbé komplex repülőkkel kapcsolatban típusalkalmassági vizsgálatot hajtsanak végre és felügyeletet gyakoroljanak.

## 2.9.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma

### 2.9.2.1. Repülőterek, üzemeltetők és földi kiszolgálók

A 8A és 8C lehetőség az egyszerűbb repülőterekre és azok üzemeltetőire korlátozza az elbíráló szervek szerepét. A fenti 2.6.2.1. pontban megadott becslés szerint az EU 27+4 államban mintegy 700 összetett, rendszeres kereskedelmi forgalmat lebonyolító repülőtér van abból a 3000 repülőtérből, amelyek a javasolt uniós jogszabály hatály alá tartoznak.

A becslés szerint ez különbözet ( $3000 - 700 = 2300$ ) jelenti az egyszerűbb repülőterek számát. A **8C lehetőségben** ezt a 2300 repülőtérrel **mindig az elbíráló szervek fogják tanúsítani**. Ugyanez igaz az üzemeltetőkre, amelyek száma az ilyen egyszerűbb esetekben a feltételezés szerint megegyezik maguknak a repülőtereknek a számával: azaz szintén 2300.

A **8A lehetőségben** a kérelmezők választhatnak a között, hogy vagy a területen illetékes hatóságnál kérelmezik a bizonyítványt, vagy pedig az EU 27+4 államban akkreditált elbíráló szervtől. A feltételezés szerint az új politika alkalmazásának első évében a potenciálisan érdekelt egyszerűbb repülőterek és üzemeltetők legfeljebb 30%-a él majd ezzel a lehetőséggel. Ekkor ebben az esetben a szám a becslések szerint  $30\% \times 2300 = 690$ .

A **8B lehetőségben** az elbíráló szervek kérelemre az összes repülőtéren, **még a legösszetettebbekben is** típusalkalmassági vizsgálatot hajthatnak végre (ennek kötelezővé tételét olyannyira ésszerűtlennek tekintették, hogy ez a jelen szabályozási hatásvizsgálatban fel sem merült). Ismételtén abból indulva ki, hogy az összesen 3000 repülőtér 30%-a élhetne eredetileg ezzel a lehetőséggel, az érintett repülőterek száma a  $30\% \times 3000 = 900$  lehet megközelítőleg (**690 egyszerűbb és 210 összetettebb repülőtér**).

Az EU 27+4 államban a 3000 figyelembe vett repülőtér üzemben tartóinak teljes számát a fenti 2.7.2.3. pontban 2750-re becsülték, azonban közülük csak 25 működik egynél több repülőtéren. Így az egyszerűbb repülőterek 2725 üzemeltetőjének mintegy 30%-a élhet azzal a lehetőséggel, hogy egy elbíráló szervnek nyújtsa be kérelmét, ami 815 üzemben tartót jelent. Azt veszik számításba, hogy több repülőtéren működő 25 nagyobb üzemben tartó legfeljebb 20%-a (azaz 5) él majd ezzel a lehetőséggel legalább az első években. **Így az érintett üzemben tartók száma a 8B lehetőségben  $815 + 5 = 820$ -ra becsülhető.**

A földi kiszolgálókat a lehetőség közvetlenül nem érinti, mivel esetükben nem írtak elő további tanúsítást.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> A közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról szóló, 1996. október 15-i 96/67/EK tanácsi irányelv (HL L 272., 1996.10.25., 36–45. o.) 14. cikke már lehetővé teszi, hogy a tagállamok a repülőtér irányító szervétől független hatóság jóváhagyásának elnyerésétől tegyék függővé a földi kiszolgálók és a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók földi kiszolgálótevékenységét az adott repülőtéren.

### 2.9.2.2. Illetékes hatóságok

A 8C lehetőségben nincs kereskedelmi jellegű verseny az egyes területek szerint illetékes hatóságok és az elbíráló szervek között. Ekkor ez utóbbiakat ugyanazok a hatóságok is akkreditálhatják. Ebben az esetben azonban abból kell kiindulni, hogy:

- az államok nem ruházzák át azt a hatáskört, hogy regionális vagy helyi szinten akkreditálják az elbíráló szerveket; ezért az akkreditáció szempontjából érintett hatóságok maximális száma nem haladja meg az EU 27+4 államainak számát.
- mindazonáltal abból a becslésből kell kiindulni, hogy legalábbis kezdetben a jelölt elbíráló szervek csupán az államok kb. 50%-ában lesznek jelen.

Így a **8C lehetőségben csak 15 illetékes hatóság lesz érintett**. Ebben az esetben részvételük aktív lesz, mivel ők fogják akkreditálni az elbíráló szerveket. Ebben az összefüggésben az Ügynökséget nem vonják be.

Viszont a 8A és 8B lehetőség esetében is az elbíráló szervek közvetlenül kereskedelmi jellegű versenyben lesznek az egyes területek illetékes hatóságaival. Az összeférhetetlenség elkerülése érdekében ekkor szükségessé válik, hogy ezeket a szerveket központi szinten az Ügynökség akkreditálja. Ez nem vezet összeférhetetlenséghez, mivel a javasolt politika értelmében az Ügynökség nem tanúsít repülőtereket vagy üzemeltetőket az EU 27 + 4 állam területén. Ekkor azonban, **vagy a 8A, vagy pedig a 8B lehetőségben, az Ügynökség közvetlenül érintett lesz az akkreditációs folyamat szempontjából.**

Következésképpen az Ügynökség által akkreditált elbíráló szervek ténylegesen versenyben lesznek a helyi hatóságokkal mindenhol Európában. Így mind a 8A, mind pedig a 8B lehetőségben mind a 46 illetékes hatóság passzíven vesz majd részt.

### 2.9.2.3. Elbíráló szervek

2007 augusztusának közepéig 3 szervezetet „ismertek el” az „egységes európai égboltról” szóló 550/2004/EK rendelet<sup>30</sup> 1. melléklete szerint. Csupán egyetlen bejelentett szervezet (az Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial) alakult meg ugyanebben az időszakban az 552/2004/EK rendelet értelmében (az „egységes európai égbolt” átjárhatósága).<sup>31</sup>

Mindazonáltal a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság által kezelt „NANDO” adatbázisban<sup>32</sup> 2007. augusztus 9-én összesen 1945 bejelentett szervezet volt felsorolva. Így a potenciális elbíráló szervek száma a repülőterek vonatkozásában jóval magasabb lehet, mint a jelenleg az „egységes európai égbolt” összefüggésében felsorolt néhány egység, figyelembe véve azt is, hogy a potenciális piac mintegy ezer repülőteret ölelhet fel (azaz jóval nagyobb, mint a léginavigációs szolgáltatók száma). Az említett NANDO adatbázisban ugyanebben az időpontban 155 olyan bejelentett szervezet szerepelt, amelyek kífeszültségű<sup>33</sup> villamos berendezések tekintetében rendelkeztek akkreditációval. Ezek a technológiák nagyon hasonlóak a repülőterek kulcsfontosságú kivitelezéseiben alkalmazottakhoz (azaz a repülőterek megvilágításához).

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/nsa/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/nsa/index_en.htm)

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir\\_id=128961&type\\_dir=NO%20CPD&pro\\_id=99999&prc\\_id=99999&ann\\_id=99999&prc\\_anx=99999](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=128961&type_dir=NO%20CPD&pro_id=99999&prc_id=99999&ann_id=99999&prc_anx=99999)

<sup>32</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody\\_main](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody_main)

<sup>33</sup> A meghatározott feszültséghatáron belüli használatra tervezett villamosági berendezésekre vonatkozó tagállami jogszabályok összehangolásáról szóló, 1973. február 19-i 73/23/EK tanácsi irányelvben (HL L 77., 1973.3.26.) említettek szerint.

A listán azonban mintegy tucatnyi bejelentett szervezet olyan jogalany volt, amely az adott megbízás tekintetében sokkal általánosabb jellegűek voltak, mint például: Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Societé National de Certification et d'Homologation, TÜV. Mások ezzel szemben a villamos berendezések területére szakosodtak.

Következésképpen – szem előtt tartva egyben a potenciális piac méreteit is – abból kell kiindulni, hogy **mintegy 15 szervezet kérheti akkreditációját a repülőterek tanúsítására a mérlegelt három lehetőség bármelyike tekintetében.**

#### 2.9.2.4. Az érintett szervezetek összefoglalása

Végezetül a potenciálisan érintett szervezetek számát az egyes lehetőségek tekintetében az alábbi 51. táblázat mutatja be:

LEHETŐSÉG		Becsült szám				
Id.	Megnevezés	Repülőterek	Repülőter-üzembentartók	Földi kiszolgálók	Elbíráló szervek	Hatóságok
8A	Egyszerű repülőterek, kérelemre	<b>690</b>	<b>690</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>46 (passzívan) + Ügynökség (aktívan)</b>
8B	Összes repülőter, kérelemre	<b>900 (690 + 210)</b>	<b>820</b>			
8C	Egyszerű repülőterek, mindig	<b>2300</b>	<b>2300</b>			<b>15 (aktívan)</b>

**51. táblázat: Az elbíráló szerveken keresztül érintett szervezetek száma**

#### *2.9.3. A biztonsággal kapcsolatos hatás*

A 2.9.2.3. pontban említett szervezetek némelyike elismert szakmai tekintéllyel rendelkezik a minőségtanúsítás terén, amelyet évtizedek alatt épített ki. Azonban egyikük sem rendelkezik közvetlen tapasztalattal a repülőterek típusalkalmassági vizsgálati eljárása terén. Másrészt a repülőter-üzembentartók és hatóságaik bizalmat, különleges szakértelmet és kölcsönös elismerést építettek ki, amely szintén az évek során alakult ki.

Az elbíráló szervek koncepciójának bevezetésével kapcsolatos biztonsági hatások pontos számszerűsítése lehetetlen feladat. Azonban a szakértők többsége körében az az általános vélemény alakult ki, hogy a már elért magas szintű biztonság fenntartására szolgáló szabályozási keretnek viszonylag állandónak kell maradnia, és nem változhat meg teljesen az egyik napról a másikra. Ezért legalább minőségi szempontból értékelni lehetne az elbíráló szervek bevezetésének hatásait ezen a területen. Ekkor abból kell kiindulni, hogy az elbíráló szervek bevezetése az egyszerű repülőterek esetében, amelyek tekintetében gyakran nem végeznek típusalkalmassági vizsgálatot, csak akkor javíthatja a helyzetet, ha a biztonsági felügyeletet harmadik fél látja el. Mindenesetre ezeken (pl. repülőklubok) a forgalom, a repülőterek mérete és a légiközlekedési balesetek súlyossága kisebb. Rosszabb lenne a helyzet akkor, ha az elbíráló szerveket felhatalmaznák a nagy repülőterek tanúsítására, mivel ezeket a folyamatokat jóformán az összes illetékes légügyi hatóság megfelelően kialakította, és ők szintén rendelkeznek a szükséges szakértelemmel. Emellett az egyszerű repülőterek üzemben

tartóinak biztosított választási lehetőséggel nagyobb instabilitás nélkül lehetővé válik a rendszer gördülékeny fejlesztése.

Más szavakkal megfogalmazva, a 8A lehetőség (csak az egyszerű repülőterek, kérelemre) biztonsági szempontból némi előnnyel járhat. Ezzel szemben, ha általánosan kötelezővé teszik ezt a megközelítést (azaz a 8C lehetőség), kifejezetten akkor, ha a helyzet még nem teljesen kiforrott, az enyhe negatív hatással járhat. Nagyobb negatív hatás – a bejelentett szervezetek nem elégséges tapasztalata miatt – a 8B lehetőségéből vezethető le. A repülőter-üzembentartók semmilyen esetben sem befolyásolják a biztonsági rendszert.

A fenti megfontolásokat az alábbi 52. táblázat szemlélteti:

Az elbíráló szerveknek a biztonsági vonatkozású hatás szempontjából lényeges eredménymutatói	A lehetőségek pontozása		
	8A	8B	8C
<b>Az elbíráló szervek szerepe</b>	<b>Egyszerű repülőterek, kérelemre</b>	<b>Összes repülőter, kérelemre</b>	<b>Egyszerű repülőterek, mindig</b>
Irányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzembentartói által	0	0	0
Repülőteri biztonsági mutatók (a szabályozási keret stabilitása)	1	-3	-1
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>1</b>	<b>- 3</b>	<b>- 1</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (háromszoros pontszám a biztonság tekintetében)</b>	<b>3</b>	<b>- 9</b>	<b>- 3</b>

**52. táblázat: Az elbíráló szervek biztonsági vonatkozású hatása**

A fenti 52. táblázat alapján – noha csak minőségi szempontból – azt a becslést lehet megállapítani, hogy a 8B lehetőség, mivel nagyon eltér a jelenlegi szabályozási környezettől, a hirtelen felmerülő instabilitás miatt biztonsági kockázatot okozhat. Noha a 8C lehetőség is instabilitáshoz vezet, azonban az összesített kockázat szempontjából hatása jóval kisebb, mivel az csak az egyszerű repülőterekre korlátozódik, amelyeket kis légi járművek és nagyon ritkán kereskedelmi légitaxik (azaz nagyon kevés utast érintő) műveleteihez használnak. Ezzel szemben a 8A lehetőség enyhe pozitív hatást gyakorol a biztonságra.

#### 2.9.4 Gazdasági hatás

##### 2.9.4.1 Az elbíráló szervek akkreditálása

Az elbíráló szervek akkreditálása (és az ezt követő ellenőrzésük) a légügyi hatóságok szabványosításához hasonló folyamat. Az utóbbi esetében szükséges erőfeszítésekre vonatkozó becsléseket a fenti 2.6.4.1 pontban már ismertettük.

Még az ilyen akkreditálási folyamatnál is feltételezhető, hogy az elbíráló szervek időszakosan elvégzett ellenőrzésére lesz egy általános ellenőrzési terv, amely két évente egy ellenőrzésen alapul (gyakorosság = 1 : 2 = 0,5 látogatás/év). Emellett azonban különleges körülmények esetén eseti látogatásokra is sor kerülhet. A gyakorosságot ezért 10%-kal magasabbnak, 0,55-nek lehet feltételezni.

Az ilyen látogatások rendes esetben 5 napig tarthatnának, és az ellenőrzést 3 ellenőrből álló csoport végezné. Az egy ellenőrző látogatásra jutó átlagos munkamennyiség ilyenformán 5 nap x 7,5 óra x 3 személy = 112,5 munkaóra.

Mivel a látogatások évenkénti gyakorisága a becslések szerint 0,55, ez azt jelenti (112 x 0,55), hogy átlagosan **körülbelül évi 62 munkaóra** van szükség egy elbíráló szerv akkreditálási (és ezt követő ellenőrzési) folyamatának elvégzéséhez, a kétéves tervezési időszak során.

Ezenkívül azonban szükség lesz még a látogatások koordinálására és előkészítésére, az eredményekről szóló beszámolókra, valamint az esetleges korrekciós intézkedések érdekében a tervek utólagos ellenőrzésére.

Az egy elbíráló szerv akkreditálására fordítandó munkaórák éves száma ezért átlagosan a fent említett 62 óra háromszorosára becsülhető (azaz egy hét helyszíni plusz két hét irodai munka). Ennek megfelelően évente  $62 \times 3 = 186$  órára lesz szükség átlagosan egy elbíráló szerv akkreditálásához a repülőterekkel kapcsolatban, ami a tényleges látogatásból és a látogatás előtti és utáni, kapcsolódó irodai munkából áll.

A fenti 2.9.2.3 pontban az érintett elbíráló szervek számát 15-re becsültük, ezáltal az akkreditálásukkal járó éves munkateher összesen:

- 186 óra x 15 elbíráló szerv = körülbelül 2790 munkaóra/év;
- ami körülbelül 2 FTE-nek felel meg.

A **8C lehetőség** szerint ennek a 15 elbíráló szervnek az akkreditálását és az ezt követő ellenőrzését a **légügyi hatóságok** végeznék. Mivel esetükben a munkaerő költségét 138 600 EUR/FTE-re becsültük, a rájuk jutó teljes gazdasági teher **évi 277 200 EUR** lenne.

A **8A és a 8B lehetőség** szerint viszont az akkreditálás az **Ügynökség** felelőssége lenne. Az Ügynökség esetében a munkaerő becsült költsége 150 000 EUR/FTE. Ebben az esetben tehát a gazdasági teher körülbelül **évi 300 000 EUR** lenne.

Az akkreditációs látogatások mindazonáltal a vizsgált szervek részéről is erőfeszítéseket kívánnak. Feltételezhető, hogy a látogatás 5 napja közül mindegyikre átlagosan 1 koordinátort fognak alkalmazni (= 37,5 munkaóra). A 37,5 munkaórát megszorozva a 0,55-ös gyakorisággal évi 20 munkaórát kapunk, amelyet az egyes elbíráló szervezeteknek kell finanszírozniuk. Ugyanakkor az akkreditálásra váró (vagy az akkreditálás után ellenőrzött) szervezeteknek még kérdőíveket is kell kitölteniük és információkkal kell szolgálniuk. Ezért feltételezhető, hogy átlagosan kétszer annyi időt, azaz évi 40 munkaórát kell ráfordítaniuk a repülőterekkel kapcsolatos akkreditáció megszerzésére és fenntartására. Összesítve, az érintett 15 elbíráló szervezet tekintve ez a következőket jelenti:

- 40 óra x 15 elbíráló szerv = körülbelül 600 munkaóra/év;
- azaz körülbelül 0,5 FTE;
- vagy, feltételezve, hogy az elbíráló szervek munkaerőköltsége megegyezik a hatóságokéval, mind a 15 érintett szerv esetében, az összes költség körülbelül évi 69 300 EUR-ra becsülhető.

**Összefoglalva, az elbíráló szervek akkreditálásának költségére** vonatkozó becslés a repülőterekkel kapcsolatban az alábbi 53. táblázatban látható:

Paraméter	Az Ügynökség esetében	A 15 illetékes hatóság esetében összesen	A 15 elbíráló szerv esetében	ÖSSZES EN
<b>8A vagy 8B lehetőség = Akkreditáció az Ügynökség által</b>				
FTE	2	0	0,5	<b>2,5</b>
ezer EUR (2006)	300	0	69	<b>369</b>
<b>8C lehetőség = Akkreditáció az illetékes hatóságok által</b>				
FTE	0	2	0,5	<b>2,5</b>
ezer EUR (2006)	0	277	69	<b>346</b>

**53. táblázat: Az elbíráló szervek akkreditálásának becsült költsége**

Az elbíráló szervek akkreditálásának költsége így évente 350 000 EUR évente, azonban a 8C lehetőség (azaz az illetékes hatóságok által végzett akkreditáció) mintegy 6%-kal kevesebb lehet.

#### 2.9.4.2. Repülőterek típusalkalmassági vizsgálata

A repülőterek típusalkalmassági vizsgálatának becsült alapköltségét a fenti 2.6.4.2. pont mutatja be, elsősorban összesítve, a 3B lehetőség tekintetében (azaz 3000 repülőtér az uniós jogszabály alkalmazási körében, azonban 700 nagy repülőtér típusalkalmassági vizsgálata már megtörtént):

- 165 FTE és 22 869 EUR (2006)/év a hatóságok esetében;
- 52 FTE és 7207 EUR a repülőtér-üzembentartók esetében.

A fenti adatokat abból a feltételezésből vezették le, hogy 120 munkaóra szükséges a hatóság részéről egy egyszerű repülőtér típusalkalmassági vizsgálatához, párhuzamba állítva a repülőtér-üzembentartók 38 órás munkaterhével. A feltételezés szerint szükséges munkaórák számát (típusalkalmassági vizsgálat vagy éves felügyelet tekintetében) megháromszorozzák a nagy repülőterek tekintetében: azaz 360 óra a hatóság részéről és 114 az üzembentartó részéről. Megemlítendő, hogy a 360 óra/repülőtér x 700 repülőtér képlet eredménye 252 000 óra, ami kerekén 200 FTE-vel egyenlő, azaz nem áll messze a 2.3.3.3. pontban megadott adattól.



Az alábbi 54. táblázatban szemléltethető az a kiindulópont, amelyhez képest kiszámítható az elbíráló szervek felhatalmazásának gazdasági hatása:

Paraméter	A hatóságok esetében	A repülőtér-üzembentartók esetében	ÖSSZES EN
<b>8A lehetőség = Egyszerű repülőterek, kérelemre</b>			
Munkaóra/kis repülőtér	120	38	158
Munkaóra x 690 kis repülőtér	82 800	26 220	109 020
FTE	66	21	87
ezer EUR (2006)	<b>9 148</b>	<b>2 911</b>	<b>12 059</b>
<b>8B lehetőség = Összes repülőtér, kérelemre</b>			
Munkaóra/nagy repülőtér	360	114	474
Munkaóra x 210 nagy repülőtér	75 600	23 940	99 540
FTE	60	19	79
ezer EUR (2006)	8 316	2633	10 949
Munkaóra/kis repülőtér	120	38	158
Munkaóra x 690 kis repülőtér	82 800	26 220	109 020
FTE	66	21	87
ezer EUR (2006)	9148	2911	12 059
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>17 464</b>	<b>5544</b>	<b>23 008</b>
<b>8C lehetőség = Egyszerű repülőterek, mindig</b>			
Munkaóra/kis repülőtér	120	38	158
Munkaóra x 2300 kis repülőtér	276 000	87 400	363 400
FTE	219	69	288
ezer EUR (2006)	<b>30 353</b>	<b>9563</b>	<b>39 917</b>

#### 54. táblázat: Kiindulási pont a repülőterek típusalkalmassági vizsgálatának költségeihez

Ekkor abból kell kiindulni, hogy a repülőtér-üzembentartók szükséges munkaterhe nem módosul, miközben „egy új piac megnyitásához” az elbíráló szerveknek mintegy 10%-kal alacsonyabb árakat kell kínálniuk az illetékes hatóságok által alkalmazott típusalkalmassági vizsgálati díjakhoz képest. Így az elbíráló szervek potenciálisan a következő megtakarításokat érhetik el:

- mintegy 942 000 EUR/év (azaz a 9148 10%-a) a 8A lehetőség esetében;
- mintegy 1 750 000 EUR/év (azaz a 17 464 10%-a) a 8B lehetőség esetében;
- mintegy 3 035 000 EUR/év (azaz a 30 353 10%-a) a 8C lehetőség esetében.

#### 2.9.4.3. A gazdasági hatás összefoglalása

Az előző 2.9.4.1. és 2.9.4.2. alpontban levont következtetések alapján a következő összefoglaló 55. táblázat állítható össze az elbíráló szervek szerepével kapcsolatos három lehetőség gazdasági hatásának összevetése céljából:

Az elbíráló szervek akkreditálásának becsült költsége	ezer EUR (2006)/év		
	8A	8B	8C
Az elbíráló szervek szerepe	Egyszerű repülőterek, kérelemre	Összes repülőtér, kérelemre	Egyszerű repülőterek, mindig
Az elbíráló szervek akkreditálása	369	369	346
Irányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzemben tartói által	0	0	0
Az elbíráló szerv felhatalmazása	-942	-1,750	-3,035
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>-573</b>	<b>-1,381</b>	<b>-2,689</b>

**55. táblázat: Összefoglaló az elbíráló szervek felhatalmazásának gazdasági hatásáról**

A becslések szerint mindegyik lehetőségnél bizonyos megtakarítást eredményez az elbíráló szervek felhatalmazása. Ezek a megtakarítások azonban csekélyek a 8A lehetőségnél, míg a 8B lehetőségnél évente 1–1,5 millió eurót tesznek ki, a 8C lehetőségnél pedig ennek kétszeresét.

A fenti becslések az alábbi 56. táblázat szerinti pontozásba ültethetők át:

Az elbíráló szervek felhatalmazásának a gazdasági hatás szempontjából lényeges eredménymutatói	A lehetőségek pontozása		
	8A	8B	8C
Az elbíráló szervek szerepe	Egyszerű repülőterek, kérelemre	Összes repülőtér, kérelemre	Egyszerű repülőterek, mindig
Az elbíráló szervek akkreditálása	-2	-2	-1
Irányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzemben tartói által	0	0	0
Az elbíráló szerv felhatalmazása	1	2	3
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (kétszeres pontszám a gazdasági hatás tekintetében)</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**56. táblázat: Az elbíráló szervek felhatalmazásának gazdasági hatására vonatkozó pontozás**

*2.9.5. Környezeti hatás*

A környezeti hatás szempontjából mindegyik vizsgált lehetőséget semlegesnek becsülik.

*2.9.6. Társadalmi hatás*

Ami a társadalmi hatást illeti, az elbíráló szervek felhatalmazása új munkahelyeket teremthet e szervek keretében, felváltva az illetékes hatóságoknál a repülőterek típusalkalmassági vizsgálatára és az üzemben tartók tanúsítására létrehozott munkahelyeket. A fenti 2.9.4.2. pont becslése szerint az érintett repülőterek típusalkalmassági vizsgálatára a hatóságok mintegy 37 FTE-t fordíthatnak a 8A lehetőség esetében. Feltételezve, hogy az elbíráló szerveken keresztül elért termelékenységi nyereség 5%, ezek a munkahelyek 35 FTE-vel (azaz a 37 95%-ával) válhatnak fel az említett szervezetekben.

Hasonlóképpen alakul a helyzet a 8B lehetőségnél is, ahol a hatóságok keretében meglévő 97 (azaz 60 + 37) munkahely (95%-ban) az elbíráló szervek által biztosított munkahelyekkel váltható fel, azaz 92 munkahellyel. A 8C opciónál a hatóságoknál 124 FTE váltható fel (95%-ban) az elbíráló szervek 118 munkahelyével.

Emellett a becslés szerint további 2 FTE-re van szükség az elbíráló szerveket akkreditáló ellenőrök számára. A 8A és 8B lehetőségben ez két új munkahelyet teremt az Ügynökség keretében. A 8C lehetőségnél ezt a munkaterhet el kell osztani a 15 hatóság között: ez  $2/15 = 0,13$  további FTE-t jelent mindegyiknél. Ez a szám azonban annyira kicsi, hogy azt lehet feltételezni, hogy ez új munkahelyek létrehozása nélkül is számos szervezeti intézkedésen keresztül biztosítható.

Ugyanígy az összesen 0,5 FTE – elosztva a 15 elbíráló szerv között (azaz 0,03 FTE) – annyira elhanyagolható, hogy nem fog további munkahelyet létrehozni.

Előreláthatólag a repülőter-üzemeltetői munkahelyekre nem gyakorol hatást egyik mérlegelt lehetőség sem.

Az érintett munkahelyek számát az alábbi 57. táblázat foglalja össze.

Munkahelyek	Ügynökség	Hatóságok	Elbíráló szervek	ÖSSZESEN
<b>8A lehetőség = Egyszerű repülőterek, kérelemre</b>				
Az elbíráló szervek akkreditálása	2	0	0	<b>2</b>
A repülőterek típusalkalmassági vizsgálata	0	-37	35	<b>-2</b>
<b>ÖSSZESEN</b>	2	-37	35	<b>0</b>
<b>8B lehetőség = Összes repülőter, kérelemre</b>				
Az elbíráló szervek akkreditálása	2	0	0	<b>2</b>
A repülőterek típusalkalmassági vizsgálata	0	-97	92	<b>-5</b>
<b>ÖSSZESEN</b>	2	-97	92	<b>-3</b>
<b>8C lehetőség = Egyszerű repülőterek, mindig</b>				
Az elbíráló szervek akkreditálása	0	0	0	<b>0</b>
A repülőterek típusalkalmassági vizsgálata	0	-124	118	<b>-6</b>
<b>ÖSSZESEN</b>	0	-124	118	<b>-6</b>

**57. táblázat: Az elbíráló szervek hatása a munkahelyekre**

A 8A lehetőség tehát áthelyezhet néhány munkahelyet valamelyik illetékes hatóságtól (ebben az esetben 46-ot; passzív szerep) valamelyik elbíráló szervhez, átlépve akár az EU 27+4 nemzeti határain is. Így enyhe pozitív társadalmi hatást gyakorol a belső piac működésére, anélkül, hogy összességében munkahelycsökkenést hozna létre.

A 8B lehetőség is hozzájárul a belső piac működéséhez, azonban az érintett munkavállalók száma nagyobb, mint a 8A lehetőségénél. A 8C lehetőség a munkahelyek számának enyhe csökkenésével még ennél is több munkavállalót érint.

Végül az egyes lehetőségek társadalmi hatása az 58. táblázatban összegezhető:

Az elbíráló szervek felhatalmazásának a társadalmi hatás szempontjából lényeges eredménymutatói	A lehetőségek pontozása		
	8A	8B	8C
<b>Az elbíráló szervek szerepe</b>	<b>Egyszerű repülőterek, kérelemre</b>	<b>Összes repülőtér, kérelemre</b>	<b>Egyszerű repülőterek, mindig</b>
Irányítási rendszer alkalmazása a nagyobb repülőterek üzemben tartói által	0	0	0
A belső piac kiépítése (azaz a piac töredezettségének megszüntetése)	1	1	1
Ügynökségi alkalmazottak a szabályalkotás, szabványosítás és biztonsági elemzés terén	1	1	0
Az illetékes hatóságoknál a típusalkalmassági vizsgálat és a felügyelet elvégzéséhez alkalmazott személyzet	-1	-2	-3
Az elbíráló szerv felhatalmazása	1	2	3
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (kétszeres pontszám a társadalmi hatás tekintetében)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**58. táblázat: Az elbíráló szervek felhatalmazásának társadalmi hatására vonatkozó pontozás**

*2.9.7. A jelenlegi EASA alkalmazási körén kívüli légitársasági előírásokra gyakorolt hatás*

A vizsgált lehetőségek enyhe pozitív hatást gyakorolnak a légitársasági jogszabályok és az „új megközelítés” harmonizálására.

*2.9.8 Többszemponú elemzés (MCA) és ajánlott lehetőség*

A 2.1.2. pontban ismertetett módszertan szerint és a 2.9.3–2.9.7. pontban adott pontszám alapján a következő mátrix hozható létre az MCA-ra.

A lehetőségek súlyozott pontszáma az elbíráló szervek tekintetében		8A	8B	8C
Egyes hatások	Súlyozás	Csak egyszerű repülőterek, kérelemre	Összes repülőtér, kérelemre	Csak egyszerű repülőterek, de mindig
Biztonság	3	3	-9	-3
Gazdaság	2	-2	0	4
Környezet	3	0	0	0
Társadalom	2	4	4	2
Egyéb szabályozások szempontjából	1	1	1	1
<b>SÚLYOZOTT ÖSSZESÍTÉS</b>		<b>6</b>	<b>-4</b>	<b>4</b>

**59. táblázat: Az elbíráló szervekre vonatkozó többszemponú elemzés**

**Ebből megállapítható, hogy a 8B lehetőségnek láthatóan negatív hatása van. A másik kettő közül a 8A lehetőség pontszáma jobb, mint a 8C lehetőségé.**

A 8A lehetőség pontszáma különösen biztonsági és társadalmi szempontból múlja felül a 8C lehetőségét, miközben kevesebb gazdasági megtakarításhoz vezet (a 8A-nál elhanyagolható, a 8C-nél pedig 2,5 millió EUR/év).

Az Ügynökség ezért szerepeltette véleményében ezt a 8A lehetőséget (azaz az elbíráló szervezetnek az egyszerű repülőterek típusalkalmassági vizsgálatára és a repülőter-üzembentartók tanúsítására adott felhatalmazást, ha a kérelmezők ezt kérik).

## **2.10. A hatások elemzése a mentő és tűzoltó szolgálatok (RFFS) személyzete szempontjából**

### *2.10.1. Alternatív lehetőségek*

A 2.5.2. pontban a következő alternatív lehetőségeket azonosították az RFFS személyzetének képzése, képesítése, szakmai hozzáértése és orvosi alkalmassága tekintetében:

- 2A): A mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetére általános, nem pedig kifejezetten a légi közlekedéssel kapcsolatos szabályozás vonatkozik;
- 2B): A 2A lehetőség és meghatározott légiközlekedési kompetenciarendszer és orvosi előírások;
- 2C): A mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetét az illetékes hatóságok által alkalmazott közös légiközlekedési szabályok is szabályozzák, különösen az orvosi alkalmasság tekintetében.

### *2.10.2. Célcsoport és az érintett szervezetek száma*

A javasolt uniós jogszabály alkalmazási körébe tartozó 3000 repülőtér valamennyi üzemben tartója (mintegy 1750), valamint az összes illetékes hatóság és elbíráló szerv érintett. Az emberi erőforrások kezelése és felügyelete terén nem szánnak szerepet az Ügynökségnek.

Jelenleg azonban nincsenek sem ICAO-, sem pedig EU-előírások az RFFS-személyzet számára. Ezért számukról nem adhatók megbízható becslések.

### *2.10.3. Biztonsági hatás*

A légi közlekedés nagyon sajátos környezet mind a repülőtér helyszíne, mind pedig magának a légi járműnek a szempontjából. Vészhelyzetekben az RFFS-járműveknek valóban nagyon gyorsan és biztonságosan kell mozogniuk, és azonnal meg kell találniuk a helyes irányt a repülőtéren. Ekkor sajátos légi közlekedési anyagokra, illetve nyílt vagy szivárgó repülőgéptörzsekre kiterjedő tűzzel szembesülnek. Az ilyen feladatokra a tűzoltócsapat tagjaként kapott alapkiképzésen túl megfelelően (és rendszeres időközönként) ki kell képezni az RFFS-személyzetet. A 2A lehetőség nem teljesíti az említett igényeket, míg a 2B és a 2C igen. Emellett a 2A lehetőség visszalépést is jelent a jelenlegi helyzethez képest, ahol több állam valóban közzétette a repülőtereken alkalmazott RFFS-személyzetre vonatkozó előírásokat.

Az RFFS-re és annak személyzetére vonatkozó szabályoknak az EU 27+4 szintjén történő elfogadása – a 2B és 2C lehetőség szerint – szintén pozitív hatást gyakorol a biztonságra a közös szabályoknak köszönhetően, miközben hozzájárulhat az ICAO adott üggyel kapcsolatos 14. mellékletének alakításához. Ezek az előnyök nem érhetők el a 2A lehetőséggel.

A három vizsgált biztonsági hatás összefoglalása az alábbi 60. táblázatban foglalható össze.

Az RFFS-személyzetre vonatkozó szabályozásnak a biztonsági vonatkozású hatás szempontjából lényeges eredménymutatói	A lehetőségek pontozása		
	2A	2B	2C)
	Nincs légiközlekedési előírás	Légiközlekedési előírás	Az RFFS-személyzet engedélyezése a hatóság által
Közös végrehajtási szabályok elfogadása	0	1	1
Az ICAO 14. függelék alakulása	0	1	1
A repülőtéri személyzetre vonatkozó kompetenciarendszerek	-3	3	3
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>-3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>SÚLYOZOTT VÉGEREDMÉNY (háromszoros pontszám a biztonság tekintetében)</b>	<b>-9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

#### 60. táblázat: Az RFFS-személyzetre vonatkozó lehetőségek biztonsági hatása

A fenti 60. táblázatból megállapítható, hogy a 2A lehetőség nem teljesíti a biztonsági igényeket, míg a 2B és 2C lehetőség egyenlő mértékben teljesít azokat.

##### 2.10.4. Gazdasági hatás

A mentő és tűzoltó szolgálatok (RFFS) személyzetének becsült száma hiányában csupán minőségi megközelítés alkalmazható a három mérlegelt lehetőség gazdasági hatásának felmérésére.

Ezért feltételezzük, hogy a 2A lehetőség semmilyen további költséggel nem jár (pontszám = 0; azaz semleges).

Ezzel szemben a 2B lehetőség korlátozott hatással járhat abban a néhány esetben, amikor jelenleg nem vonatkoznak egyedi légügyi előírások a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetére (pontszám = -1).

Végezetül a 2C lehetőség eredményezi a leginkább hátrányos gazdasági hatást, mivel annak az illetékes hatóságoknál történő végrehajtásához további papírmunka elvégzésére lesz szükség (pontszám = -2).

A korábbi 2.1.2. pontban ismertetett módszertannak megfelelően a fent említett három pontszám mindegyikét 2-vel kell „súlyozni”, ami az alábbi „súlyozott” pontszámokhoz vezet:

- 2A lehetőség (azaz nincs légügyi előírás): a „súlyozott” pontszám 0;
- 2B lehetőség (azaz a repülőtér üzemeltetőjének hatáskörébe tartozó légügyi előírások érvényesek): a „súlyozott” pontszám -2;
- 2C lehetőség (azaz az illetékes hatóság hatáskörébe tartozó légügyi előírások érvényesek, beleértve a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetét is): a „súlyozott” pontszám -4;

##### 2.10.5. Környezeti hatás

A becslések szerint a környezeti hatás szempontjából a mérlegelt három lehetőség mindegyike semleges.

### 2.10.6. Társadalmi hatás

A hatóság által kiadott engedély meglétekor a szakmai vagy egészségügyi alkalmasság (akár átmeneti) elvesztéséből fakadó munkanélküliség kockázata nagymértékben megnő. Ezért a 2C lehetőség társadalmi szempontból igen negatív pontszámot takar (pontszám: -3 x 2-es „súlyozás” = -6).

A 2A lehetőség (azaz nincs egyedi légügyi előírás) társadalmi szempontból semlegesnek tekinthető (pontszám = 0).

Végezetül a 2B lehetőség a becslések szerint jelentős pozitív társadalmi hatással jár, mivel javítja a munka minőségét és szakmai tartalmát, ugyanakkor néhány munkaórát is biztosít a képzésre és szimulációs gyakorlatokra (pontszám: 2 x 2-es „súlyozás” = 4).

### 2.10.7. A jelenlegi EASA hatáskörén kívüli egyéb légügyi előírásokra gyakorolt hatás

A mérlegelt három lehetőség egyike sem gyakorol hatást az EASA hatáskörén kívüli egyéb légügyi előírásokra.

### 2.10.8. Többszempon t u elemzés (MCA) és a javasolt lehetőség

A 2.1.2. pontban leírt módszertannak és a fenti 2.10.3–2.10.7. pontban megállapított pontszámoknak megfelelően a többszempon t u elemzéshez az alábbi mátrix vázolható fel:

Az RFFS munkatársakra vonatkozó lehetőségek súlyozott pontszáma		2A	2B	2C
		Nincs légügyi előírás	Légügyi előírások	Az RFFS-személyzetre hatósági engedély vonatkozik
Hatás	Súlyozás			
Biztonsági	3	- 9	15	15
Gazdasági	2	0	- 2	- 4
Globális interoperabilitás	1	- 3	3	1
Környezeti	3	0	0	0
Társadalmi	2	0	4	- 6
Más légügyi szabályozásra gyakorolt hatás	1	0	0	0
<b>SÚLYOZOTT ÖSSZPONTSZÁM</b>		<b>- 12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

**61. táblázat: A mentő és tűzoltó szolgálatok (RFFS) személyzetére vonatkozó többszempon t u elemzés**

**Ebből az látható, hogy a 2A lehetőség a jelek szerint komoly negatív hatással jár. A másik kettő közül a 2B pontszámra körülbelül a 2C pontszámának háromszorosa.**

A 2B lehetőség pontszáma különösen társadalmi szempontból, valamint a globális interoperabilitás szempontjából haladja meg a 2C-ét.

Az Ügynökség ezért szerepelteti a véleményében ezt a 2B lehetőséget (azaz a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetére a repülőtér üzemben tartójának hatáskörében egyedi szakmai és orvosi előírások vonatkoznak).



### 3. Következtetések

Miután az Ügynökség megvizsgálta az egyes választási lehetőségek hatásait, és összevetette azokat a javasolt politika konkrét célkitűzéseivel a biztonság, a gazdasági hatások, a globális interoperabilitás, a környezeti és a társadalmi szempontok, illetve a más politikákkal (pl. „új megközelítés” vagy az „egységes európai égbolt”) való kapcsolat tekintetében, véleményében az alábbi kiválasztott lehetőségeket javasolja:

- a 3B lehetőség (lásd a fenti 2.6. pontot) a repülőterek biztonságával és interoperabilitásával kapcsolatos uniós jogszabályok vonatkozásában (azaz valamennyi közforgalmi repülőtérré közös uniós szabályok vonatkoznak), mert ez a lehetőség biztonsági szempontból kétszer annyi pontszámot kapott, mint a többi; mert ez a legolcsóbb, és mert nagyon sok új, szakképzettséget igénylő munkahelyet teremthet a magánszektorban a repülőtér-üzembentartók és földi kiszolgálók körében;
- a 4C lehetőség (lásd a fenti 2.7. pontot) a repülőtéri berendezések szabályozása vonatkozásában (azaz külön szabályok és/vagy ETSO-k, illetve a repülőtéri felszerelések tervezésének típusalkalmassági vizsgálata, ha biztonsági okokból szükséges; a tervező és gyártó szervezetekre vonatkozó rendelkezések; az előállított berendezésre vonatkozó, a gyártó által aláírt megfelelőségi nyilatkozat; helyszíni végrehajtás, üzemeltetés vagy alkalmazás, valamint karbantartás a repülőtér-üzembentartó felelősségére, amit a repülőtérrel kapcsolatos típusalkalmassági vizsgálati eljárás során ellenőriznek: azaz nincs külön helyszíni hitelesítési nyilatkozat), mert ez a lehetőség biztonsági szempontból sokkal több pontszámot kapott, mint a 4A lehetőség; mert a választott 4C lehetőség lerakhatja a jobb repülőtéri környezetgazdálkodás alapjait, és mert javíthatja a repülőtéri berendezéseket tervező és gyártó szervezeteken belüli munkahelyek minőségét és növelheti azok számát, ugyanakkor olcsóbb, mint a 4B lehetőség;
- a 7C lehetőség (lásd a fenti 2.8. pontot) a repülőtér-üzembentartók típusalkalmassági vizsgálati eljárása vonatkozásában (azaz kérés esetén a vállalkozás szintjén „egyetlen” üzemeltetési engedély a több repülőteret igazgató, a biztonsági rendszer, a minőségirányítás és a belső ellenőrzés tekintetében központi funkciókat létrehozó üzembentartók számára), mert ez a lehetőség kétszer annyi pontot kapott, mint a 7B, különösen a társadalmi szempontok miatt, mivel nem vezet a munkahelyek csökkenéséhez, és nem kényszeríti a repülőtér-üzembentartókat a vállalkozásuk átszervezésére. A 7C lehetőség ezenkívül pozitív gazdasági hatással jár (azaz bizonyos fokú megtakarítást eredményez);
- a 8A lehetőség (lásd a fenti 2.9. pontot) az elbíráló szervek szerepének vonatkozásában (azaz az Ügynökség által akkreditált elbíráló szervek felhatalmazása arra, hogy elvégezzék a kevésbé komplex repülőterek és üzembentartói típusalkalmassági vizsgálatát, de ilyen esetben meghagyva azt a lehetőséget a kérelmezők számára, hogy kérelmüket vagy az illetékes légügyi hatóságához, vagy egy elbíráló szervhez juttassák el), mert ez a lehetőség kétszer annyi pontot kapott, mint a többi, és mert a 8A lehetőség különösen biztonsági és társadalmi vonatkozásban több pontot szerzett, mint a 8C lehetőség, miközben – jóllehet csak minimális mértékű – gazdasági megtakarításokat eredményez;
- a 2B lehetőség (lásd a fenti 2.10. pontot) a mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetének vonatkozásában (azaz a légi közlekedés terén külön előírások a szakképzettség és az orvosi alkalmasság tekintetében, amelyet a repülőtér-üzembentartó felelősségére kell bizonyítani), mert ez a lehetőség amellet, hogy biztonsági szempontból kedvező

eredményt ért el, általánosságban háromszor több pontot szerzett, mint a 2C lehetőség. A 2B lehetőség különösen a társadalmi szempontok, illetve a globális interoperabilitás terén haladta meg a 2C lehetőséget

A fenti javaslatok több hatóság/közigazgatás és az ágazat által kifejezett állásponttal is összhangban állnak, amelyek a széles körű konzultációk során (lásd a fenti 2.2.2. pontot) és főleg a 06/2006. sz. NPA-val kapcsolatban beérkezett 3010 észrevételből és a kapcsolódó CRD-re adott 103 válaszból alakultak ki.

Az öt kiválasztott lehetőség kombinációja, amelyeket beépítettek az Ügynökség vonatkozó véleményébe, az alábbi 62. táblázatban összefoglalt hatás kifejtésére képes:

Hatás		Kiválasztott lehetőségek					ÖSSZESEN	
		Uniós jogszabályok hatálya	Repülőtéri berendezések	Típusalkalmassági vizsgálati eljárás	Elbíráló szervek	Mentő és tűzoltó szolgálatok személyzete		
		3B	4C	7C	8A	2B		
Hatás	Egység	3000 közforgalmi repülőtér	A típusalkalmassági vizsgálati eljárás hitelesítés része	Önkéntes egyetlen bizonyítvány	Kérésre egyszerűbb	Légügyi előírások		
Biztonság	Súlyozott pontszám	57	12	0	3	15	<b>87</b>	
Gazdasági	Az Ügynökség számára	ezer EUR/év	2,850	0	0	300	0	<b>3,150</b>
	ÖSSZESEN	ezer EUR/év	30,181	0	- 8,693	- 573	nincs becslés	<b>20,915</b>
Környezeti	Súlyozott pontszám	0	3	0	0	0	<b>3</b>	
Társadalmi	Ügynökség	Munkahelyek	19	0	0	2	nincs becslés	<b>21</b>
	Hatóságok		107	0	- 3	- 37		<b>67</b>
	<b>Részösszeg: állami szektor</b>		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>- 35</b>		<b>88</b>
	Elbíráló szervek		0	0	0	35		<b>35</b>
	Repülőtér-üzembentartók		159	0	- 60	0		<b>99</b>
	Földi kiszolgálók		245	0	0	0		<b>245</b>
	Repülőtéri berendezések tervezése és gyártása		0	0	0	0		<b>0</b>
	<b>Részösszeg:</b>		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>- 60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>

	<b>magánszektor</b>						
	<b>ÖSSZESEN</b>		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>- 63</b>	<b>0</b>	<b>467</b>
Egyéb követelmények	Súlyozott pontszám	0	0	2	1	0	3

## 62. táblázat: Az ügynökségi javaslat hatásának összefoglalása

A kiválasztott öt lehetőség közül egynek sincs negatív hatása a biztonságra nézve. Sőt, négy lehetőség (a 3B, 4C, 8A és a 2B) a vonatkozó lehetőségekkel összevetve a legmagasabb pontszámokat kapta a biztonság tekintetében. Az egyetlen kivétel a 7C lehetőség (egyetlen bizonyítvány), mivel abban az esetben minden más mérlegelt lehetőség semleges hatású volt a biztonság vonatkozásában.

A 2005-ben elvégzett előzetes hatásvizsgálat az Ügynökség hatáskörének a repülőterek biztonságának és interoperabilitásának szabályozására történő kiterjesztésével kapcsolatos költségeket évi 4,4 – 6,5 millió euróra becsülte 2005-ben (csak az Ügynökségen belüli bérköltségek és általános költségek tekintetében, az érintettek költségeinek figyelembevétele nélkül, a légitforgalmi szolgáltatásra (ATM) és a repülőterekre vonatkozóan). Ebben a szabályozási hatásvizsgálatban az Ügynökség ezzel kapcsolatban évi 3 150 000 EUR többletköltséggel számol, amely a fent említett előzetes becslés körülbelül 50%-a. Ez nem meglepő, mivel ez a szabályozási hatásvizsgálat csak a repülőterekre vonatkozik, az ATM/ANS-ra már nem. A Bizottság szolgálatai 2006-ban újraszámolták a költségeket, és körülbelül évi 7,5 millió euróra becsülték (amibe nem csak az Ügynökség közvetlen költségeit, hanem az összes érdekeltet beszámították, 1500, az uniós jogszabályok hatálya alá tartozó repülőteret feltételezve). Ebben a szabályozási hatásvizsgálatban a becsült végösszeg csaknem évi 21 millió euró (azaz kb. 3 az Ügynökség további éves költségeire + a többi az egyéb érdekelték költségei tekintetében) – mindez megerősíti, hogy a vizsgálat részletessége kellően arányos volt. Nem szabad azonban megfeledkezni arról, hogy (lásd a fenti 2.3.1.9. pontot) a repülőtéri körülmények (infrastruktúra, berendezések, műveletek) miatt bekövetkezett légiközlekedési balesetek és váratlan események becsült költsége az EU 27 + 4 államban összesen évi 1164 millió EUR összeget tesz ki 2006-ban: azaz 125-ször annyit. Tehát, amennyiben az Ügynökség javaslata mennyiségi szempontból csupán 2% hasznot eredményez biztonsági vonatkozásban (azaz évi 23 280 000 eurót), ez a javasolt politika becsült teljes költségével azonos nagyságrendű lenne.

Ezenkívül a javasolt politika a jövőbeni lehetséges környezeti haszon alapjait is lerakja.

Társadalmi szempontból a javasolt politika amellet, hogy hozzájárul a belső piac fejlődéséhez és a munkaerő mobilitásához, az EU 27 + 4 államában hozzávetőleg 530 új munkahelyet teremthet, ebből 21-et az Ügynökségnél, 67-et az illetékes hatóságoknál, a többit pedig a magánszektorban.

Végül a javasolt politika elősegítheti a repülőterek biztonságával és interoperabilitásával kapcsolatos szabályozás megfelelőbb – az 1592/2002/EK EASA-alaprendeleten kívül az „új megközelítés” elvével és az „egységes európai égbolt” programmal való – összehangolását is.

A szabályozási hatásvizsgálat alapján tehát úgy véljük, hogy az EASA hatáskörének a repülőterek biztonságára és interoperabilitására való kiterjesztése indokolt, különösen a biztonsági, társadalmi és gazdasági előnyök figyelembevételével. Ezért a szükséges

tevékenységek megkezdését javasoljuk annak érdekében, hogy az Európai Bizottság 2008-ra jogalkotási javaslatot nyújtson be együttdöntésre.