

**PRESOJA UČINKOV PREDPISOV**

**V ZVEZI Z RAZŠIRITVIJO PODROČJA UPORABE OSNOVNE UREDBE EASA  
NA UREJANJE VARNOSTI IN INTEROPERABILNOSTI LETALIŠČ**

## KAZALO

<b>SEZNAM KRATIC</b> .....	<b>5</b>
<b>POVZETEK</b> .....	<b>7</b>
<b>1. UVOD IN OBSEG</b> .....	<b>10</b>
1.1 RAZVOJ ZAKONODAJE EU ZA VARNOST V LETALSTVU .....	10
1.2 NAMEN TE PRESOJE UČINKOV PREDPISOV .....	12
1.3 PONAVLJALNI POSTOPEK ZA PRESOJO UČINKOV.....	13
1.3.1 „Boljše urejanje“ .....	13
1.3.2 Opredelitev težave.....	13
1.3.3 Predhodna presoja učinkov .....	13
1.3.4 Ocena upravnih stroškov .....	14
1.3.5 Ta presoja učinkov predpisov .....	16
1.3.6 Končna presoja učinkov .....	16
<b>2. PRESOJA UČINKOV PREDPISOV</b> .....	<b>17</b>
2.1 PRISTOP K PRESOJI UČINKOV .....	17
2.1.1 Kvalitativna in kvantitativna presoja.....	17
2.1.2 Metodologija presoje.....	17
2.2 ORGANIZACIJA POSTOPKA .....	19
2.2.1 Medresorska usmerjevalna skupina .....	19
2.2.2 Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi .....	20
2.3 ANALIZA TEŽAVE .....	23
2.3.1 Stopnja varnosti na letališčih EU .....	23
2.3.1.1 Opredelitve .....	23
2.3.1.2 Obseg študije .....	24
2.3.1.3 Faze leta.....	24
2.3.1.4 Kategorije dogodkov .....	25
2.3.1.5 Nesreče s smrtnim izidom na letališčih.....	28
2.3.1.6 Dogodki, ki povzročijo nesrečo .....	30
2.3.1.7 Vrste dogodkov med parkiranjem ali vožnjo po tleh .....	32
2.3.1.8 Dogodki, povezani z vzletno-pristajalno stezo .....	34
2.3.1.9 Letala in helikopterji, lažji od 2 250 kg .....	35
2.3.1.10 Povzetek analize letališke varnosti.....	35
2.3.2 Regulativni okvir.....	36
2.3.2.1 Splošni regulativni okvir: ICAO .....	36
2.3.2.2 Sprejemanje predpisov in standardiziranje v Evropi.....	37
2.3.2.3 Razdrobljen regulativni okvir.....	38
2.3.3 Organizacije in procesi na nacionalni ravni .....	39
2.3.3.1 Ločitev varnostnega nadzora.....	39
2.3.3.2 Operativne funkcije, ki jih opravljajo javni organi .....	41
2.3.3.3 Sedanja prizadevanja za nadzor letališke varnosti .....	42
2.3.4 Sklepi in utemeljitev za intervencijo na ravni EU.....	44

2.4 CILJI IN KAZALNIKI.....	45
2.4.1 Cilji.....	45
2.4.2 Splošni cilji.....	45
2.4.3 Posebni cilji.....	45
2.4.4 Operativni cilji.....	46
2.4.5 Kazalniki.....	47
2.5 RAZPOLOŽLJIVE MOŽNOSTI.....	50
2.5.1 Možnosti za predhodno presojo učinkov.....	50
2.5.2 Možnosti, obravnavane v tej presoji učinkov predpisov.....	50
2.6 ANALIZA UČINKOV PODROČJA UPORABE SKUPNIH PRAVIL EU.....	53
2.6.1 Alternativne možnosti.....	53
2.6.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov.....	53
2.6.2.1 Letališča.....	53
2.6.2.2 Upravljalci letališč.....	59
2.6.2.3 Izvajalci storitev zemeljske oskrbe na letališču.....	59
2.6.2.4 Pristojni organi.....	61
2.6.2.5 Povzetek prizadetih subjektov.....	61
2.6.3 Varnostni vpliv.....	62
2.6.4 Gospodarski učinek.....	64
2.6.4.1 Inšpekcijski pregledi standardiziranja, ki jih izvaja Agencija.....	64
2.6.4.2 Certificiranje letališč.....	66
2.6.4.3 Sistem obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti.....	68
2.6.4.4 Stroški škode med vožnjo po tleh in mirovanjem.....	71
2.6.4.5 Skupna pravila.....	72
2.6.4.6 Shema usposobljenosti za letališko osebje.....	72
2.6.4.7 Tehnični predpisi v specifikacijah Skupnosti.....	73
2.6.4.8 Povzetek gospodarskega učinka.....	74
2.6.5 Okoljski učinek.....	75
2.6.6 Družbeni učinek.....	75
2.6.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA.....	77
2.6.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost.....	77
2.7 ANALIZA UČINKOV PRAVIL IN IZVEDBENIH SREDSTEV ZA LETALIŠKO OPREMO.....	78
2.7.1 Alternativne možnosti.....	78
2.7.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov.....	79
2.7.2.1 Pristojni organi.....	79
2.7.2.2 Letališča.....	79
2.7.2.3 Upravljalci letališč.....	80
2.7.2.4 Izvajalci storitev zemeljske oskrbe na letališčih.....	82
2.7.2.5 Projektivne in proizvodne organizacije letališke opreme.....	83
2.7.2.6 Organizacije za vzdrževanje letališke opreme.....	84
2.7.2.7 Povzetek zadevnih subjektov.....	84
2.7.3 Varnostni učinek.....	85
2.7.4 Gospodarski učinek.....	86
2.7.5 Okoljski učinek.....	88
2.7.6 Družbeni učinek.....	88
2.7.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA.....	88
2.7.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost.....	89
2.8 ANALIZA UČINKOV POSTOPKA CERTIFICIRANJA.....	89
2.8.1 Alternativne možnosti.....	89

2.8.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov .....	90
2.8.2.1 Upravljalci letališč .....	90
2.8.2.2 Pristojni organi .....	90
2.8.2.3 Povzetek zadevnih subjektov .....	91
2.8.3 Varnostni učinek .....	91
2.8.4 Gospodarski učinek .....	91
2.8.4.1 Upravljalci letališč .....	91
2.8.4.2 Pristojni organi .....	92
2.8.4.3 Povzetek gospodarskega učinka .....	93
2.8.5 Okoljski učinek .....	94
2.8.6 Družbeni učinek .....	94
2.8.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA .....	94
2.8.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost .....	94
2.9 ANALIZA UČINKOV POOBLASTITVE ORGANOV ZA UGOTAVLJANJE SKLADNOSTI .....	95
2.9.1 Alternativne možnosti .....	95
2.9.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov .....	95
2.9.2.1 Letališča, upravljalci in izvajalci storitev zemeljske oskrbe .....	95
2.9.2.2 Pristojni organi .....	96
2.9.2.3 Organi za ugotavljanje skladnosti .....	96
2.9.2.4 Povzetek zadevnih subjektov .....	97
2.9.3 Varnostni učinek .....	98
2.9.4 Gospodarski učinek .....	99
2.9.4.1 Akreditacija organov za ugotavljanje skladnosti .....	99
2.9.4.2 Certificiranje letališč .....	100
2.9.4.3 Povzetek gospodarskega učinka .....	101
2.9.5 Okoljski učinek .....	102
2.9.6 Družbeni učinek .....	102
2.9.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA .....	104
2.9.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost .....	104
2.10 ANALIZA UČINKOV ZA OSEBJE REŠEVALNE SLUŽBE IN GASILCEV .....	105
2.10.1 Alternativne možnosti .....	105
2.10.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov .....	105
2.10.3 Varnostni učinek .....	105
2.10.4 Gospodarski učinek .....	106
2.10.5 Okoljski učinek .....	106
2.10.6 Družbeni učinek .....	106
2.10.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA .....	107
2.10.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost .....	107
<b>3. SKLEPI .....</b>	<b>108</b>

## Seznam kratic

AEA	Združenje evropskih letalskih prevoznikov
AIB	Organ za preiskovanje nesreč
AIP	Zbornik letalskih informacij
AIS	Služba letalskih informacij
AMC	Sprejemljivi postopki usklajevanja
ANS	Navigacijske službe zračnega prometa
ANSP	Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa
ATM	Upravljanje zračnega prometa
ATS	Službe zračnega prometa
CFIT	Kontroliran let v teren
CRD	Dokument o odzivih na pripombe
CS	Certifikacijska specifikacija
DOA	Odobritev projektivne organizacije
EASA	Evropska agencija za varnost v letalstvu
EK	Evropska komisija
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva
BZ	Bistvene zahteve
ESARR	Varnostne zahteve EUROCONTROL
ESO	Evropske organizacije za standardizacijo
ETSO	Odredba o evropskem tehničnem standardu
EU	Evropska unija
FAA	Zvezna uprava za letalstvo
FSF	Fundacija za varnost letenja
EPDČ	Ekvivalent polnega delovnega časa
GAP	Program preprečevanja nesreč na tleh
GASR	Skupina regulatorjev letališke varnosti
IATA	Mednarodno združenje letalskih prevoznikov
ICAO	Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
ICB	Posvetovalni organ panoge
IFR	Pravila instrumentalnega letenja
ILS	Sistem za instrumentalno pristajanje
IP	Izvedbena pravila

MUS	Medresorska usmerjevalna skupina
JAA	Skupni letalski organi
JAR	Skupne letalske zahteve
DČ	Država članica
MTOM	Največja vzletna masa
NAA	Nacionalni (ali civilni) letalski organ
NPA	Obvestilo o predlagani spremembi
NSV	Neto sedanja vrednost
OP	Operacije
POA	Odobritev proizvodne organizacije
SVK	Sistem vodenja kakovosti
RSG	Reševalne službe in gasilci
PUP	Presoja učinkov predpisov
SAFA	Varnost tujih zrakoplovov
SARPS	Standardi in priporočene prakse
SES	Enotno evropsko nebo
SESAR	Raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba
SOV	Sistem obvladovanja varnosti

## Povzetek

Namen te presoje učinkov predpisov je z evropskega vidika oceniti možne posledice razširitve osnovne uredbe EASA št. 1592/2002 na varnost in interoperabilnost letališč.

Ta presoja učinkov predpisov temelji na predhodni presoji učinkov, ki je bila opravljena leta 2005 na pobudo služb Komisije, in oceni upravnih stroškov, ki so jo opravile službe Komisije leta 2006. Pričujočo presajo učinkov predpisov je opravila Agencija v skladu z metodologijo, ki jo je odobril izvršni direktor Agencije na podlagi točk 3.4 in 5.3 postopka Agencije za sprejemanje predpisov, ki ga je odobril upravni odbor Agencije.

Ta presoja učinkov predpisov ocenjuje samo materialne stroške (ne pa upravnih). Poleg tega predstavlja samo zbirne informacije o stališčih zainteresiranih strani, saj so bila ta že predstavljena v dokumentu CRD št. 6/2006, ki ga je Agencija objavila 5. maja 2007.

Presoja učinkov predpisov zagovarja mnenje Agencije o tej zadevi, pri čemer mnenje Agencije obravnava naslednje opredeljene težave:

- ocenjuje se, da stroški nesreč ali incidentov v zvezi z letalsko varnostjo na letališčih ali v njihovi bližini, ki so posledica letaliških dejavnikov, v EU-27 + 4 znašajo približno 1 164 milijonov EUR (2006) na leto;
- Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC) je v zadnjih letih popisala približno 400 nesreč na leto, ki so se zgodile med vzletanjem ali pristajanjem zrakoplovov, lažjih od 2 250 kg, ki pogosto uporabljajo manjša letališča, odprta za javno uporabo;
- splošni regulativni okvir ICAO ne zadostuje za zagotavljanje take stopnje zaščite evropskim državljanom, kot jo ti pričakujejo;
- evropski regulativni okvir za varnost v letalstvu je razdrobljen;
- ločitev regulativnih funkcij od letaliških operacij ni povsem jasna v vseh državah EU-27 + 4;
- sprejemanje predpisov, ki se zgodi vzporedno 27+4-krat, vodi v neracionalno rabo virov.

Določeni so bili splošni, posebni in operativni cilji za ublažitev opredeljenih težav v okviru splošnih politik EU. V tej presoji učinkov predpisov se uporabljajo kazalniki rezultatov, povezani s posebnimi cilji.

V zvezi z vprašanji, vključenimi v obvestilo o predlagani spremembi, NPA št. 6/2006, je bilo opredeljenih in podrobno analiziranih pet sklopov, od katerih je bil vsak sestavljen iz treh alternativnih možnosti:

- za vprašanje št. 2 o osebju reševalne službe in gasilcih: možnost 2A (nobene posebne ureditve za osebje reševalne službe in gasilce, zaposlene v letalstvu), možnost 2B (shema usposobljenosti in zdravstvenih zahtev, za katere je odgovoren upravljavec letališča) in možnost 2C (licence za osebje reševalne službe in gasilce izdaja pristojni organ);
- za vprašanje št. 3 o področju uporabe prihodnje zakonodaje EU: možnost 3A (samo letališča, ki se uporabljajo za komercialne zračne prevoze), možnost 3B (vsa letališča, odprta za javno uporabo) in možnost 3C (vsa letališča, tudi če niso odprta za javno uporabo);
- za vprašanji št. 4 in 9 o letališki opremi: možnost 4A (nobene posebne ureditve za letališko opremo na ravni EU), možnost 4B (skupna pravila EU za „nestandardno“

opremo ter njeno projektiranje in proizvodnjo ter izjava o verifikaciji, ki jo podpiše upravljavec letališča) in možnost 4C (skupna pravila EU za „nестandardno“ opremo ter njeno projektiranje in proizvodnjo, vendar je verifikacija uporabljene opreme del postopka certificiranja letališča);

- za vprašanje št. 7 o postopku certificiranja: možnost 7A (postopek certificiranja letališča in njegovega upravljavca na vsaki lokaciji), možnost 7B (obvezen „enotni“ certifikat za upravljavce letališč za vse subjekte, ki upravljajo več kot eno letališče) in možnost 7C (na zahtevo enotni certifikat za upravljavce letališč);
- za vprašanje št. 8 o vlogi organov za ugotavljanje skladnosti: možnost 8A (pooblašteni organi za ugotavljanje skladnosti so pristojni, da na zahtevo certificirajo preprostejša letališča ali upravljavce), možnost 8B (pooblašteni organi za ugotavljanje skladnosti so pristojni, da na zahtevo certificirajo katero koli letališče ali upravljavca, celo letališča, ki se uporabljajo za redni komercialni zračni promet v skladu s pravili instrumentalnega letenja) in možnost 8C (za certificiranje enostavnejših letališč ali upravljavcev so pristojni pooblašteni organi za ugotavljanje skladnosti, ne pa pristojni organi).

Vse tri možnosti iz vsakega sklopa so bile ocenjene glede na svoj vpliv v smislu varnosti, gospodarstva, okolja, družbenega vpliva in povezave z drugimi uredbami. Nato so bile primerjane z uporabo nedimenzionalnih „ponderiranih rezultatov“ z analizo po več merilih.

Na podlagi ocene učinka vsake obravnavane možnosti glede na posebne cilje predlagane politike Agencija v svojem mnenju predlaga naslednje izbrane možnosti:

- možnost 3B za področje uporabe zakonodaje EU o varnosti in interoperabilnosti letališč (tj. za vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo, veljajo skupna pravila EU), ker je z varnostnega vidika dosegla dvakrat boljši rezultat kot druge alternativne možnosti; ker je najcenejša in ker bi lahko ustvarila veliko novih delovnih mest za kvalificirano delovno silo v zasebnem sektorju, in sicer za upravljavce letališč in izvajalce storitev zemeljske oskrbe;
- možnost 4C za ureditev letališke opreme (tj. posebna pravila in/ali odredbe o evropskem tehničnem standardu, če je to nujno iz varnostnih razlogov; določbe za povezane projektivne in proizvodne organizacije; izjava o skladnosti proizvedene opreme, ki jo podpiše proizvajalec; izvajanje na lokaciji, upravljanje ali uporaba in vzdrževanje so odgovornosti upravljavca letališča, preverjene med postopkom certificiranja letališča: tj. ni nobene ločene izjave o verifikaciji na lokaciji), ker je z varnostnega vidika dosegla veliko boljši rezultat od alternativne možnosti 4A; ker bi lahko izbrana možnost 4C položila temelje za boljše okoljsko upravljanje na letališčih in ker bi lahko izboljšala kakovost in število delovnih mest v projektivnih in proizvodnih organizacijah letališke opreme, pri čemer je cenejša od možnosti 4B;
- možnost 7C za postopek certificiranja upravljavcev letališč (tj. možnost zahteve, če se za to izrazi želja, za „enotni“ certifikat za upravljavce letališč na ravni podjetja, za upravljavce, ki upravljajo več letališč in so vzpostavili centralne funkcije za obvladovanje varnosti, vodenje kakovosti in notranje revizije), ker je dosegla dvakrat boljši rezultat od alternativne možnosti 7B, zlasti v družbenem smislu, saj ne bo niti privedla do manjšega števila delovnih mest niti prisilila upravljavcev letališč k reorganizaciji njihovih podjetij. Poleg tega bo možnost 7C imela pozitiven gospodarski učinek (tj. omogočila bo nekaj prihrankov);
- možnost 8A glede vloge organov za ugotavljanje skladnosti (tj. organom za ugotavljanje skladnosti, ki jih pooblasti Agencija, podeliti pristojnosti za certificiranje najmanj kompleksnih letališč in njihovih upravljavcev, pri čemer lahko v takih primerih



vlagateljji pošljejo zahtevek bodisi pristojnemu letalskemu organu bodisi organu za ugotavljanje skladnosti), ker je dosegla vsaj dvakrat boljši rezultat od alternativnih možnosti in zlasti ker je možnost 8A dosegla boljši rezultat od alternativne možnosti 8C z varnostnega in družbenega vidika, pri čemer še zmeraj omogoča prihranke, čeprav minimalne;

- možnost 2B za osebje reševalne službe in gasilce (tj. oblikovanje posebnih letalskih zahtev za njihovo strokovno usposobljenost in zdravstveno sposobnost, za dokazovanje katerih je odgovoren upravljavec letališča), ker je poleg tega, da je dosegla pozitiven rezultat z varnostnega vidika, na splošno dosegla približno trikrat boljši rezultat od alternativne možnosti 2C. Možnost 2B prekaša možnost 2C zlasti z družbenega vidika in z vidika splošnega usklajevanja.

Zgornji predlogi so skladni tudi s stališči, ki so jih izrazili številni organi/uprave in gospodarska panoga, izhajajo pa iz obširnih posvetovanj in zlasti iz 3 010 pripomb k dokumentu NPA št. 6/2006 ter 103 odgovorov na dokument CRD, povezan z njim.

Če povzamemo, nobena od izbranih petih možnosti nima škodljivega vpliva na varnost. Nasprotno, štiri izmed njih (tj. 3B, 4C, 8A in 2B) so v primerjavi z alternativnimi možnostmi dosegle najboljši rezultat z varnostnega vidika. Edina izjema je možnost 7C („enotni“ certifikat), saj se je v tem primeru štel, da imajo vse obravnavane možnosti nevtralen vpliv na varnost.

Stroški, povezani z razširitvijo pristojnosti Agencije na urejanje varnosti in interoperabilnosti letališč, so bili v predhodni presoji učinka iz leta 2005 ocenjeni med 4,4 in 6,5 milijona EUR (2005) na leto (samo za stroške dela in režijske stroške Agencije). V tej presoji učinkov predpisov je Agencija neposredne dodatne stroške razširitve ocenila v višini 3 150 000 EUR na leto, kar pomeni približno 50 % zgoraj navedene predhodne ocene. To ne preseneča, saj je slednja vključevala tudi upravljanje zračnega prometa (ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (ANS). Službe Komisije so leta 2006 ponovno ocenile te stroške na približno 7,5 milijona EUR na leto (ne samo za neposredne stroške Agencije, temveč vseh zainteresiranih strani in ob predpostavki, da je na področju uporabe zakonodaje EU 1 500 letališč). V tej presoji učinkov predpisov so skupni stroški ocenjeni na približno 21 milijonov EUR na leto (tj. 3 milijoni EUR za dodatne letne stroške Agencije in preostanek za stroške drugih zainteresiranih strani), kar še vedno potrjuje, da je bila globina analize sorazmerna. Treba pa je opozoriti, da predvideni stroški letalskih nesreč in incidentov, ki se zgodijo zaradi letaliških dejavnikov (infrastrukture, opreme, operacij), v EU-27 + 4 skupaj znašajo približno 1 164 milijonov EUR (2006) na leto: tj. 125-krat več. Če bi predlog Agencije dosegel samo 2 % količinsko opredeljene koristi za varnost (tj. 23 280 000 EUR na leto), bi bilo to na približno enaki ravni, kot so ocenjeni skupni stroški predlagane politike.

Poleg tega bo predlagana politika položila temelje za morebitne okoljske koristi v prihodnosti.

Z družbenega vidika bi lahko predlagana politika, poleg tega da bi prispevala k razvoju notranjega trga in mobilnosti delovne sile, ustvarila približno 530 dodatnih delovnih mest v EU-27 + 4, od tega 21 v Agenciji, 67 v organih, preostala pa v zasebnem sektorju.

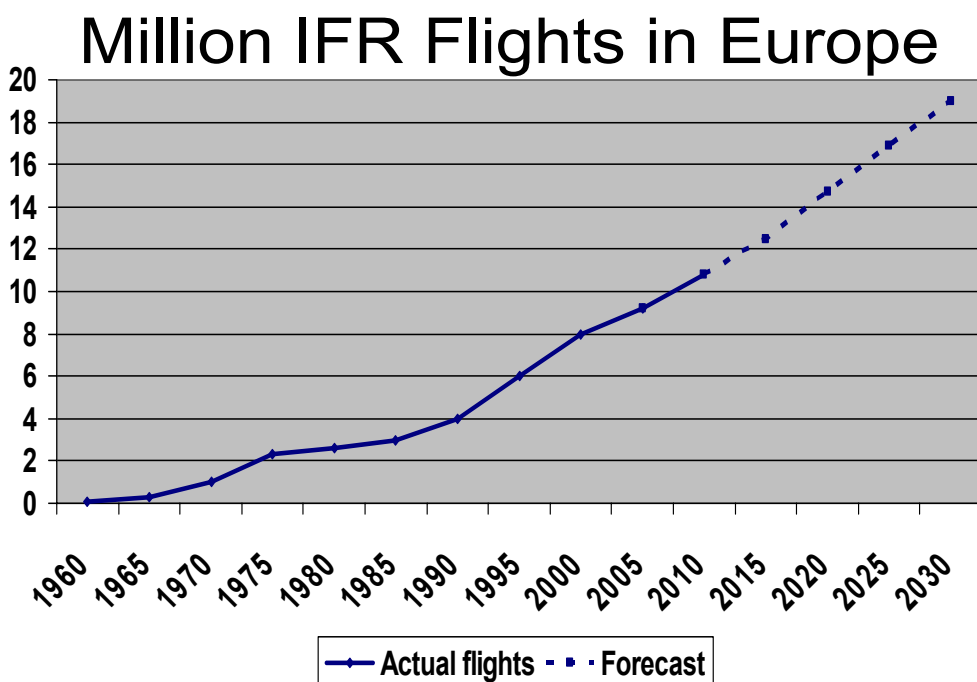
Nazadnje, predlagana politika bi lahko prispevala k boljši prilagoditvi urejanja varnosti in interoperabilnosti letališč ne samo z osnovno uredbo EASA št. 1592/2002, temveč tudi z „novim pristopom“ in „enotnim evropskim nebom“.

Na podlagi te presoje učinkov predpisov se zato šteje, da je razširitev pristojnosti agencije EASA na varnost in interoperabilnost letališč utemeljena, zlasti z vidika varnostnih, družbenih in gospodarskih koristi. Zato se priporoča, naj se začnejo izvajati potrebne dejavnosti, ki bodo omogočile, da bo Komisija predložila zakonodajni predlog za soodločanje do leta 2008.

# 1. Uvod in obseg

## 1.1 Razvoj zakonodaje EU za varnost v letalstvu

Evropski zakonodajalec je od leta 1987 do leta 1992 sprejel tri naknadne „zakonodajne pakete“ za liberalizacijo storitev zračnega prevoza na notranjem trgu. To je pripeljalo do izjemnega povečanja števila letov s približno treh milijonov na leto sredi osemdesetih let prejšnjega stoletja na približno deset milijonov danes. V skladu z dolgoročno napovedjo organizacije EUROCONTROL (scenarij C, tj. trajna gospodarska rast, vendar tudi strožji okoljski predpisi) se ocenjuje, da se bo rast prometa v naslednjih desetletjih nadaljevala, kot je razvidno z diagrama 1:



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

**Diagram 1: Razvoj zračnega prometa v Evropi**

LEGENDA:

Million IFR flights in Europe = Milijon letov IFR v Evropi

Actual flights = Dejanski leti

Forecast = Napoved

Source = Vir

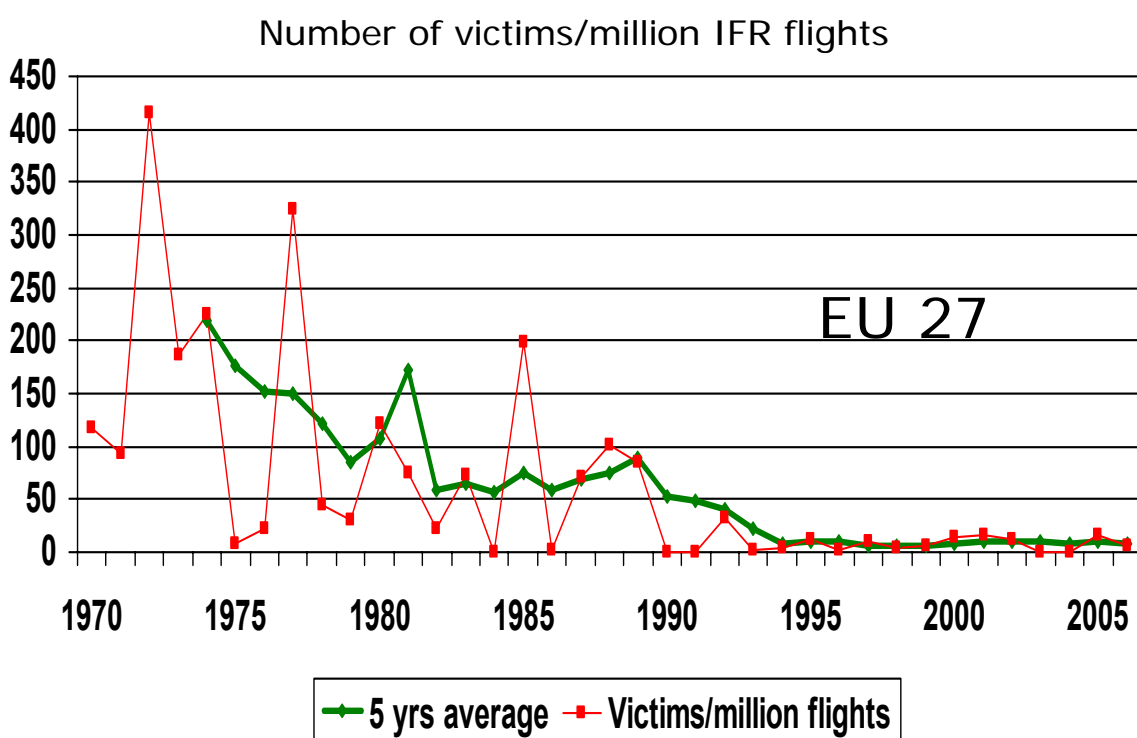
EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025 = Dolgoročna napoved organizacije EUROCONTROL za obdobje 2006–2025

Liberalizacija je državljanom zagotovila več neposrednih poti, večjo pogostnost letov in nižje cene. Vendar pa bi razširitev „deregulacije“ na varnostne vidike lahko škodljivo vplivala na varovanje življenj državljanov. Zato je zakonodajalec vzporedno z liberalizacijo trga krepil ureditev varnosti v letalstvu na ravni Skupnosti.

Glavni dosežki pri tem razvoju so bili:

- Direktiva 91/670/EGS o vzajemnem priznavanju letalskih licenc;
- Uredba (EGS) št. 3922/91 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva;
- Direktiva 94/56/ES o oblikovanju „neodvisnih“ organov za preiskavo nesreč v letalstvu;
- osnovna uredba EASA št. 1592/2002;
- Direktiva 2003/42/ES o poročanju o varnostnih dogodkih;
- Direktiva 2004/36/ES o varnosti zrakoplovov iz tretjih držav (SAFA);
- „Paket“ štirih uredb (tj. 549, 550, 551 in 552) o „enotnem evropskem nebu“ iz leta 2004, ki so uvedle načelo ločevanja ponudnikov in regulacijskih organov, ki urejajo varnost, celo na področjih upravljanja zračnega prometa (ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (ANS);
- Uredba (ES) št. 2011/2005 o „črnem seznamu“;
- Uredba (ES) št. 1899/2006 za komercialne zračne operacije (tako imenovana Uredba EU-OPS).

Procesa liberalizacije trga in strožje ureditve varnosti sta podobna vzporednima tirnicama. Statistični podatki kažejo, da se je stopnja smrtnih žrtev na milijon letov IFR v Evropi v povprečju zmanjšala s približno 100 žrtev na milijon letov na začetku osemdesetih let prejšnjega stoletja na približno 10 danes, tj. 20 let pozneje, kot je prikazano na diagramu 2:



**Diagram 2: Zmanjšanje števila žrtev na milijon letov**

LEGENDA: Number of victims/million IFR flights = Število žrtev na milijon letov IFR

5 yrs average = Petletno povprečje

Victims/million flights = Žrtve na milijon letov

Čeprav je težko z gotovostjo dokazati strogo povezavo med znižanjem stopnje žrtev in boljšo varnostno ureditvijo, je treba vseeno opozoriti, da sta ta vzporedna procesa državljanom na splošno prinesla bistvene koristi v smislu ponudbe na trgu in stopenj varnosti.

Za opredelitev morebitnih vrzeli je treba poudariti, katera področja letalstva že urejajo skupna pravila EU ali spadajo v okvir Agencije. Omenjena področja so navedena v preglednici 1:

Področje	Na področju uporabe pravil EU	V okviru agencije EASA	
		Veljavna osnovna uredba	1. razširitev osnovne uredbe <sup>1</sup>
Plovnost	X	X	
Komercialne zračne operacije	X		X
Nekomercialne zračne operacije			X
Licenciranje letalskih posadk			X
Varnost tujih zrakoplovov (SAFA)	X		
Varnost tujih letalskih prevoznikov			X
Črni seznam	X		
<b>Letališča</b>	<b>VRZEL</b>		
Funkcije ATM (tj. upravljanje pretoka in upravljanje zračnega prostora)	X		
Službe zračnega prometa (ATS)	X		
Liberalizirane navigacijske službe zračnega prometa (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Zbiranje in analiza varnostnih podatkov	X		X
Neodvisne preiskave nesreč	X		

### **Preglednica 1: Področja varnosti v letalstvu, ki jih urejajo skupna pravila EU**

V zvezi z zgornjo preglednico je treba opozoriti, da je edino letalsko področje, na katerem danes niso oblikovana skupna varnostna pravila na ravni EU, področje letališč.

Prav tako je mogoče opaziti, da se je kljub velikemu zmanjšanju števila nesreč s smrtnim izidom v komercialnem letalstvu v EU v zadnjem desetletju na letališčih dejansko zgodilo nekaj katastrofalnih nesreč (npr. Linate, 8. oktobra 2001).

#### **1.2 Namen te presoje učinkov predpisov**

Namen tega dokumenta je analizirati vpliv mogočih ukrepov Skupnosti za urejanje varnosti in interoperabilnosti letališč. Podrobneje:

- pri presoji gospodarskega učinka se upoštevajo samo materialni stroški, saj so upravne stroške ocenile službe Komisije;

<sup>1</sup> Kot je predlagano v zakonodajnem predlogu ES COM 579 z dne 16. novembra 2005 in trenutno v postopku soodločanja.

- stališča in odgovori zainteresiranih strani tukaj niso podrobno analizirani, saj so bili povzeti v dokumentu o odzivih na pripombe (dokumentu CRD št. 6/2006), objavljenem na spletni strani Agencije 5. maja 2007. Zato so v tej presoji učinkov predpisov po potrebi predstavljeni samo zbirni podatki, ki izhajajo iz posvetovanj z zainteresiranimi stranmi.

### **1.3 Ponavljalni postopek za presojo učinkov**

#### *1.3.1 „Boljše urejanje“*

V skladu z načelom „boljšega urejanja“ bo agencija EASA izvedla ustrezno presojo učinkov predpisov pri pripravi katerega koli mnenja. Isto načelo Komisijo zavezuje tudi k pripravi presoje učinkov pri predložitvi katerega koli predloga zakonodajalcu.

Po opredelitvi težave, kot je opisana v odstavku 1.3.2 spodaj, je bilo organizirano delo, pri čemer se je poskušalo omejiti podvajanje prizadevanj. Komisija je zato izvedla predhodno presojo učinkov in oceno upravnih stroškov, Agencija pa je pripravila ta dokument.

Pododstavki tega poglavja 1 ponujajo zbirne informacije za lažje sklicevanje na že opravljeno delo in naslednje korake postopka presoje učinkov.

#### *1.3.2 Opredelitev težave*

Kot je bilo poudarjeno zgoraj, se je varnost komercialnega letalstva v Evropi od začetka sedemdesetih let prejšnjega stoletja (tj. približno 200 žrtev na milijon letov IFR) do leta 1995 bistveno izboljšala (tj. na približno 10 žrtev na milijon letov IFR). Od takrat je navedena žalostna stopnja kljub bistvenim tehnološkim izboljšavam ostala skoraj nespremenjena. Za nadaljnje znižanje te stopnje je zato treba ukrepati ne samo pri tehnologiji, temveč tudi pri drugih vidikih „varnostne verige“. Na letališkem področju je treba obravnavati zlasti naslednje glavne težave:

- neenotno uporabo standardov ICAO v državah članicah (na vsako razliko je mogoče opozoriti; pravna besedila se vedno razlikujejo in začnejo veljati na različne datume);
- neenotno uporabo priporočil ICAO (ni obvezna);
- neenotno in neuskkljeno izvajanje ukrepov za izboljšanje, ki jih sprejmejo evropski medvladni letalski organi (npr. EUROCONTROL);
- potrebo po stalnem zviševanju stopenj varnosti zaradi stalne rasti zračnega prometa, predvidene za naslednja desetletja (tj. približno 3 % na leto);
- potrebo po „celovitem sistemskem pristopu“, ki zajema segmentu v zraku in na tleh (tj. odhodne in prihodne zračne poti so glede na lokalne ovire sestavni del letališke varnosti na ravni bistvenih zahtev, obrati pa so sestavni del cikla letalskih operacij), osebe in organizacije ter njihove organizacijske vmesnike, ki so posebno pomembni za letališko varnost, če različni akterji (npr. upravljavci letališč in izvajalci storitev zemeljske oskrbe) opravljajo različne operativne naloge;
- razdrobljenost sprejemanja predpisov o letalski varnosti na evropski ravni (države članice, Skupina regulatorjev letališke varnosti – GASR itd.), kar povzroča zlasti izgubo virov zaradi 27 vzporednih postopkov prenosa za sprejemanje predpisov, pri čemer so načini in sredstva za posvetovanja z zainteresiranimi stranmi raznovrstna.

#### *1.3.3 Predhodna presoja učinkov*

Leta 2005 je svetovalna družba, ki jo je najela Komisija, izvedla predhodno presojo učinkov. Celotno poročilo je na voljo na spletnem naslovu:

[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). V študiji je bilo ugotovljeno, da je razširitev pristojnosti agencije EASA najbolj logična, učinkovita in smotrna možnost. V skladu z mnenjem svetovalne družbe bi razširitev pristojnosti agencije EASA privedla do bistvenih varnostnih koristi, zlasti v primerjavi z možnostjo „ne narediti nič“.

Poleg tega je navedena svetovalna družba ocenila, da bodo stroški razširitve pristojnosti agencije EASA na letališko varnost, upravljanje zračnega prometa (ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (ANS) znašali med:

- 4,4 in 6,5 milijona EUR na leto (2005) v primeru razširitve mandata Agencije in količinske opredelitve samo stroškov Agencije (tj. za vse druge zainteresirane strani je svetovalna družba predložila samo kvalitativna stališča);
- 4,6 in 6,9 milijona EUR na leto v primeru razširitve mandata organizacije EUROCONTROL, kar je bila ena izmed ocenjenih alternativnih možnosti;
- 7,5 in 8,6 milijona EUR na leto v primeru oblikovanja popolnoma nove agencije Skupnosti za regulativne naloge na obravnavanih področjih.

Omeniti je treba, da je bil v navedeni predhodni presoji uporabljen splošen izraz „letališče“, kot tudi v Sporočilu ES št. 578 z dne 15. novembra 2005, pri čemer se ni niti poskušalo količinsko opredeliti števila zadevnih subjektov. To je bilo primerno v okviru predhodne študije. Agencija se je naknadno, potem ko je opozorila, da izraz „letališče“ običajno vključuje tudi potniški terminal<sup>2</sup>, medtem ko Priloga 14 ICAO in Skupina regulatorjev letališke varnosti (GASR) uporabljata izraz „vzletišče“ za omejitev vidika na letalsko varnost, odločila, da bo od objave dokumenta NPA št. 14/2006 uporabljala izraz „vzletišče“. Zainteresirane strani so podprle to odločitev.

#### *1.3.4 Ocena upravnih stroškov*

Upravni stroški, znani tudi kot režijski ali posredni stroški, so stroški, ki nastanejo v zvezi s skupnimi cilji in jih ni mogoče takoj ter posebej povezati z določenim sponzoriranim projektom. V skladu s smernicami, ki jih je izdal generalni sekretariat Komisije, je treba upravne stroške oceniti na podlagi povprečnih stroškov zahtevanega ukrepa (cene) in jih pomnožiti s skupnim številom ukrepov, ki se izvedejo na leto (količino). Povprečni stroški na ukrep se bodo izračunali tako, da se tarifa (povprečen strošek dela na uro, vključno s porazdeljenimi režijskimi stroški) pomnoži s časom, ki je potreben za ukrep. Količina se bo izračunala tako, da se pogostnost ukrepov pomnoži s številom zadevnih subjektov.

##### **Temeljna enačba stroškovnega modela**

$$\Sigma C \times K,$$

kjer je C (cena) = tarifa x čas

In K (količina) = število zadevnih subjektov x pogostnost.

Službe Komisije (GD TREN v sodelovanju z vzpostavljeno Medresorsko usmerjevalno skupino za zadevo) so v letu 2006 opravile nekaj izračunov stroškov na podlagi postopnega postopka „Presoja upravnih stroškov, ki izhajajo iz zakonodaje“ iz Priloge 10 posodobljenih Smernic za presojo vpliva Evropske komisije<sup>[3]</sup>. Navedeni izračuni pa so vključevali ne samo upravne stroške, temveč tudi neposredne ali materialne stroške (npr. sprejemanje predpisov, ki ga izvaja Agencija, in stroške certifikacije za letališča), ki izhajajo iz morebitnega

<sup>2</sup> Člen 2 Direktive Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letaliških Skupnosti. (UL L 272, 25.10.1996, str. 36–45).

<sup>[3]</sup> Evropska komisija, Smernice za presojo vpliva, 15. junij 2005, s posodobitvijo z dne 15. marca 2006, Bruselj, SEC(2005)791.

zakonodajnega predloga. Komisija je izbrano možnost (tj. razširitev pristojnosti agencije EASA na letališko varnost) primerjala s „sedanjim stanjem“ (tj. „ne narediti nič“). Komisija je zato upoštevala poenostavljen postopek za zbiranje podatkov, kar je upravičeno glede na naravo pobude (certifikacija letališč je že obveznost ICAO, ki jo pretežno izvajajo države) in skupne ocenjene stroške v višini 10 milijonov EUR na leto za celotno družbo EU. Kompleksnejši mehanizem pridobivanja podatkov bi bil nesorazmeren.

Uporabljeni so bili statistični podatki, ki jih je dal na voljo bodisi urad EUROSTAT bodisi organizacija EUROCONTROL, ter informacije s spleta (npr. spletne strani OAG, družbe za potovalne informacije, ki jo uporabljajo tudi svetovni letalski prevozniki za razvoj svojih zračnih poti), delovni osnutek (iz avgusta 2006) Načrta letalske navigacije EUR ICAO Zvezka I dodatka k delu III, in podatkovna zbirka AIS EUROCONTROL, ki vključujejo seznam letališč za javno uporabo (uporabljena 31. avgusta 2006). Dodatne informacije so zagotovili tudi člani Skupine regulatorjev letališke varnosti (GASR).

Na koncu so službe Komisije ocenile skupne (upravne in materialne) stroške razširitve pristojnosti agencije EASA na varnost in interoperabilnost letališč za Agencijo samo in druge zainteresirane strani, kot je predstavljeno v naslednji zbirni preglednici 2 v eurih (2006):

EUR (2006)/leto

<b>NAJSLABŠI PRIMER (tj. 1 500 letališč; 2 EPDČ za sprejemanje predpisov na državo)</b>	<b>„Ne narediti nič“</b>	<b>Razširitev pristojnosti agencije EASA na urejanje varnosti letališč</b>
<i>Materialni stroški</i>	8 335 043,20	6 539 997,60
<i>Upravni stroški</i>	1 081 908,00	925 843,20
<b>SKUPNI STROŠKI</b>	<b>9 416 951,20</b>	<b>7 465 840,80</b>
<b>Razlika</b>		<b>-1 951 110</b>

### **Preglednica 2: Stroški razširitve pristojnosti agencije EASA na letališča glede na izračun služb Komisije**

Povedano drugače, centralizacija odgovornosti za ureditev varnosti na agencijo EASA bo po mnenju služb Komisije evropskih državljanom prinesla rahlo gospodarsko korist zaradi ekonomije obsega in racionalizacije dela v višini skoraj dveh milijonov EUR na leto.

Službe Komisije so izvedle tudi analizo občutljivosti za poudarjanje gospodarskega pomena dveh glavnih parametrov, ki določata skupne stroške, tj.:

- števila ekvivalentov polnega delovnega časa (EPDČ; 1 EPDČ = 1 oseba/leto);
- števila letališč s področja uporabe predlagane zakonodaje EU.

Službe Komisije, ki so povedale, da bi se lahko njihova ocena spremenila, ko bo agencija EASA dala na voljo več informacij, so v agenciji EASA takrat predvidele 12 EPDČ, namenjenih sprejemanju predpisov in standardizaciji, pri čemer so predvidele, da bi se v povprečju dva, štirje ali šest EPDČ še naprej ukvarjalo s sprejemanjem predpisov na nacionalni ravni na podlagi scenarija „ne narediti nič“. Za letališča so bile v analizi občutljivosti predpostavljene vrednosti 500, 1 000 ali 1 500. Rezultati so predstavljeni v preglednici 3 spodaj, iz nje pa je razvidno, da bi bila po mnenju služb Komisije celo v najdražjem obravnavanem primeru (tj. 1 500 letališč, za katera velja zakonodaja EU, in samo dva EPDČ na državo, ki se danes uporabljata za sprejemanje predpisov) razširitev agencije EASA cenejša od ohranjanja sedanjega položaja:

Št. letališč s področja uporabe zakonodaje	Možnost	Milijon EUR/leto		
		Povprečen EPDČ za sprejemanje predpisov/država		
		2	4	6
500	„NE NAREDITI NIČ“	5 159	8 010	11 101
	RAZŠIRITEV PRISTOJNOSTI AGENCIJE EASA	3 372		
1 000	„NE NAREDITI NIČ“	7 288	10 139	13 230
	RAZŠIRITEV PRISTOJNOSTI AGENCIJE EASA	5 524		
1 500	„NE NAREDITI NIČ“	9 416	12 268	15 300
	RAZŠIRITEV PRISTOJNOSTI AGENCIJE EASA	7 465		

### Preglednica 3: Analiza občutljivosti, ki so jo izvedle službe Komisije

Ocena upravnih (in materialnih) stroškov, ki so jo opravile službe Komisije, je dejansko temeljila na številnih predpostavkah. V študiji je bilo nato sklenjeno, da bo morda treba nekatere predpostavke po tem, ko bo Komisija prejela mnenje Agencije o tej temi, izpopolniti. Zato je mogoče, da bodo službe Komisije pred predložitvijo zakonodajnega predloga hotele spremeniti svoje ocene.

#### 1.3.5 Ta presoja učinkov predpisov

Ta presoja učinkov predpisov, ki temelji na dveh študijah, povzetih v točkah 1.3.3 in 1.3.4 zgoraj, je podrobno predstavljena v Poglavju 2, ki sledi. Za vse nadaljnje predpostavke ali stališča iz navedenega poglavja je odgovorna Agencija. Predvsem zato, ker je število „vzletišč“ večje od števila „letališč“ (letališča se uporabljajo za komercialni zračni prevoz), je bila posebna pozornost namenjena oceni mogočega vpliva področja uporabe prihodnje zakonodaje.

Presoja učinkov predpisov je bila izvedena v skladu z metodologijo, ki jo je odobril izvršni direktor Agencije na podlagi točk 3.4 in 5.3 postopka Agencije za sprejemanje predpisov, ki ga je sprejel njen upravni odbor.

Še enkrat je treba opozoriti na dejstvo, da v nasprotju s študijo Komisije iz točke 1.3.4 zgoraj ta presoja učinkov predpisov upošteva samo materialne stroške in ne zgolj upravnih stroškov (npr. delovnih mest za zaposlene, fotokopiranja, obrazcev, odpremljanja pošte itd.).

#### 1.3.6 Končna presoja učinkov

Službe Komisije bodo odgovorne za pripravo povzetka predhodne presoje iz točke 1.3.3 zgoraj, svoje ocene upravnih stroškov in te presoje učinkov predpisov, ko bodo predložile predlog za sprejetje zakonodajnega predloga o tej zadevi.



## 2. Presoja učinkov predpisov

### 2.1 Pristop k presoji učinkov

#### 2.1.1 Kvalitativna in kvantitativna presoja

Presoja učinkov predpisov je ocena prednosti in slabosti predvidenega predpisa ali spremembe zakonodaje, ki upošteva različne možnosti za doseg pričakovanega družbenega cilja (tj. učinkovitejše in smotrnejše ureditve varnosti letališč), pri čemer čim bolj količinsko opredeli njihov vpliv na vse kategorije prizadetih oseb.

Presoja je sorazmerna z verjetnim učinkom predloga. Ti učinki se bodo analizirali z različnih vidikov (točk). Zato ta presoja učinkov predpisov, ki se nanaša na letalski sektor in zlasti na letališča, obravnava zlasti naslednje točke za presajo učinkov:

- varnost;
- gospodarstvo;
- okolje;
- družba
- in učinek na druge letalske zahteve zunaj obsega agencije EASA.

Natančneje, zgoraj naštet učinki so bili ocenjeni s kvalitativnega in kvantitativnega vidika, kot je razvidno iz preglednice 4:

Presoja	UČINEK					
	Varnost		Gospodarstvo	Okolje	Družba	Učinek na druge letalske zahteve
	Preteklost	Prihodnji vpliv				
Količinska	X					
Osnovna količinska		X	X		X	
Kvalitativna		X	X	X	X	X

**Preglednica 4: Kvalitativna in kvantitativna presoja učinkov**

Vsaka izmed teh petih točk za presajo učinkov bo posamično pregledana v odstavkih od 2.6 do 2.10 spodaj.

#### 2.1.2 Metodologija presoje

Metodologija, ki je bila uporabljena za presajo učinkov, vključuje šest korakov:

- analizo težave, opisane v odstavku 2.3;
- opredelitev ciljev (splošnih, posebnih in operativnih) in kazalnikov, kot je predstavljeno v odstavku 2.4 spodaj;
- opredelitev alternativnih možnosti za glavna vprašanja, ki izhajajo iz posvetovanja (tj. področje uporabe zakonodaje Skupnosti; ureditev letališke opreme; postopek certificiranja, vloga organov za ugotavljanje skladnosti in ureditev osebja reševalne službe ter gasilcev), v odstavku 2.5;
- opredelitev in ocena velikosti ciljne skupine;
- opredelitev in presoja učinkov vsake možnosti za vseh šest točk iz odstavka 2.1.1 zgoraj za določitev najpomembnejših učinkov;
- končna analiza po več merilih.

Mogoči učinki so tesno povezani s splošnimi in posebnimi cilji, opredeljenimi v odstavkih 2.4.2 in 2.4.3 spodaj. Njihovo merjenje temelji na kazalnikih spremljanja (kazalnikih izida in rezultatov), ki so predstavljeni v odstavku 2.4.5 spodaj. Vendar pa lahko na kazalnike, povezane s splošnimi cilji, bistveno vplivajo druge politike. Zato jih ni primerno upoštevati pri presoji učinka predlagane razširitve pristojnosti agencije EASA na letališča.

Glavna uporaba splošnih ciljev je torej podpirati opredelitev posebnih ciljev za predlagano politiko. Z njimi povezani kazalniki rezultatov se bodo po potrebi uporabili v tej presoji učinkov predpisov, v prihodnosti pa se bodo lahko uporabljali tudi za vmesne preglede.

Nazadnje, operativni kazalniki iz odstavka 2.4.5 spodaj niso uporabljeni v tej presoji učinkov predpisov. Kljub temu bi jih Komisija lahko uporabila za stalno merilo napredka predlagane pobude.

Ko so v povezavi z navedenimi posebnimi cilji opredeljeni vsi vplivi za vsako glavno vprašanje in povezano možnost politike, se rezultati predstavijo v povzetku v matrici vpliva v sklepnih pododstavkih od 2.6 do 2.10 spodaj. Postopek za razvoj take matrice je analiza po več merilih, ki se izvede z naslednjimi podrobnimi koraki:

- opredelitvijo posebnih ciljev, ki se uporabljajo za vse predlagane alternativne možnosti;
- povezavo vsake možnosti z mogočimi točkami vpliva, ki so pomembne za omogočanje primerjave možnosti;
- vzpostavitev meril za merjenje (s kazalniki rezultatov) – vsaj s kvalitativnega vidika, in če je mogoče, s kvantitativnega vidika (v zadnjem primeru ob upoštevanju velikosti ciljne skupine);
- točkovanjem obsega izpolnjevanja meril vsake možnosti, pri čemer se izrazi vsak učinek, ki se bodisi meri kvantitativno bodisi oceni kvalitativno na podlagi nedimenzionalnega razvrščanja („dodeljeno število točk“): tj. -3 za zelo negativen učinek, -2 za srednje negativen učinek, -1 za malo negativen učinek, 0 za nevtralen učinek in do +3 za pozitivne učinke;
- dodelitvijo „ponderjev“ vsaki točki vpliva, da se izrazi njen relativni pomen: ponder 3 je bil dodeljen varnostnim in okoljskim učinkom; 2 gospodarskim in družbenim učinkom in 1 učinku na druge letalske zahteve;
- s primerjavo možnosti z združevanjem njihovih ustreznih ponderiranih rezultatov.

## **2.2 Organizacija postopka**

### *2.2.1 Medresorska usmerjevalna skupina*

Svetovalna družba je poročilo o predhodni presoji vpliva, navedeno v odstavku 1.3.3 zgoraj, dokončala septembra 2005. Komisija je nato sporočila, da namerava postopoma napredovati k širitvi sistema EASA<sup>4</sup>.

Zato je enota GD TREN F3 (Varnost v letalstvu in okolje) januarja 2006 oblikovala Medresorsko usmerjevalno skupino (IS-SG) za predhodno oceno/končno presojno učinkov razširitve pristojnosti Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) na navigacijske službe zračnega prometa (ANS), upravljanje zračnega prometa (ATM) in letališča, in ta je imela naslednje naloge:

- pregledati predhodno oceno, ki jo je opravil izvajalec, in svetovati, ali je treba na predlagani poti razmisliti tudi o nadaljnjih podrobnejših možnostih;
- omogočati dostop do informacij za dokončanje študije;
- podpirati osebo, ki je odgovorna za ocenjevanje, zlasti pri ocenjevanju tveganja in stroškov, ko bodo znane podrobnosti o mnenju agencije EASA;
- spremljati delo in potrjevati rezultate;
- sodelovati na sestankih;
- sodelovati pri kvalitativni oceni vrednotenja;
- zagotavljati širjenje sklepov in priporočil.

V tej medresorski usmerjevalni skupini poleg drugih enot GD TREN in Agencije sodelujejo tudi službe Komisije, kot so generalni sekretariat, pravna služba, GD ENTR, GD ENV in GD BUDG.

Uvodnemu srečanju 20. marca 2006 so sledila redna srečanja, 6. redno srečanje pa je bilo 21. marca 2007. Načrtuje se 7. srečanje, na katerem bo agencija EASA članom Medresorske usmerjevalne skupine predstavila to presojno učinkov predpisov.

Doslej so člani Medresorske usmerjevalne skupine zagotavljali tehnične in stroškovne informacije predvsem za razvoj ocene upravnih stroškov, ki jo je izdelal GD TREN in v katero so bili v celoti vključeni ne le s srečanji, temveč tudi z revizijo dokumentov po pošti.

Pričakuje se, da bo Medresorska usmerjevalna skupina ne le podala pripombe k tej presoji učinkov predpisov in naknadno potrdila končno presojno učinka, ki jo pripravi GD TREN, temveč tudi nadaljevala svojo dejavnost, med drugim za dokončanje presoje učinkov v zvezi z razširitvijo pristojnosti agencije EASA na ATM in ANS.

---

<sup>4</sup> COM(2005) 578 konč. z dne 15. novembra 2005.

### 2.2.2 Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Doslej se je strukturirano in ponavljalno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi (poleg elektronske pošte in neformalnih izmenjav) izvajalo s trinajstimi mehanizmi, kot je povzeto v preglednici 5 spodaj:

Št.	Odgovoren	Posvetovalno obdobje	Ciljna skupina	Mehanizem	Rezultati
1	ECORYS	sredi leta 2005	več kot 70 izbranih zainteresiranih strani	vprašalniki	56 prejetih vprašalnikov; povzetek odgovorov v poročilu ECORYS
2	ECORYS	sredi leta 2005	25 ključnih zainteresiranih strani	razgovori	povzetek odgovorov v poročilu ECORYS
3	EASA	december 2005	Svetovalna skupina nacionalnih organov (AGNA)	posvetovanje o letnem načrtu sprejemanja predpisov agencije EASA	odobrena naloga BR 002
4	EASA	december 2005	Posvetovalni odbor za varnostne standarde (SSCC)		odobrena naloga BR 002
5	EASA	december 2005	AGNA	posvetovanje o pristojnostih za nalogo BR 002	pristojnosti objavljene
6	EASA	december 2005	SSCC		pristojnosti objavljene
7	EASA	od maja do oktobra 2006	javnost s spletnim posvetovanjem	NPA št. 6/2006	prejetih 3 010 pripomb 1 850 avtorjev; objavljen dokument CRD
8	EASA	od maja do julija 2007	javnost s spletnim posvetovanjem	CRD št. 6/2006	prejeti 103 odzivi 15 zainteresiranih strani; upoštevani v tem mnenju
9	EASA	od začetka leta 2006	letalski organi	predstavitve delovni skupini GASR	stalna udeležba in razprave na srečanjih
10	EASA	december 2006	letališke zainteresirane strani	predstavitve organizaciji ACI Europe „Letališka izmenjava“	organizirana predstavitev
11	EASA	junij 2007	britanske letališke zainteresirane strani	predstavitve organizaciji AOA Ops in Varnostni konferenci	organizirana predstavitev
12	EASA	junij 2007	avstrijske, nemške in švicarske zainteresirane strani	predstavitve Odboru za infrastrukturo in tehnologijo ADV	organizirana predstavitev
13	EASA	september 2007	letališke zainteresirane strani	predstavitve Tehničnemu odboru ACI	organizirana predstavitev

**Preglednica 5: Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Za razvoj in utemeljitev analize, opravljene med predhodno presojo učinkov za različne teme, kot so analiza težav, presoja učinkov in primerjava možnosti, so se uporabili zlasti rezultati razgovorov in vprašalnikov, za katere je bila odgovorna svetovalna družba (tj. ECORYS), ki jo je najela Komisija. V vseh glavnih poglavjih te študije so bila v posebnem razdelku predstavljena stališča zainteresiranih strani. Poleg tega je bila v Prilogi B navedenega dokumenta predložena podrobna analiza rezultatov vprašalnika. Zainteresirane strani so bile opredeljene na podlagi svojega članstva v upravi agencije EASA ali kot pomembne zainteresirane strani v organu ICB (posvetovalnem organu panoge), ki zastopa pomembne mednarodne organizacije. Poleg tega je potekalo tudi posvetovanje z reprezentativno skupino izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa (ANSP) in upravljavcev letališč.

Agencija se je nato v skladu s svojim postopkom sprejemanja odločitev dvakrat posvetovala s Svetovalno skupino nacionalnih organov (AGNA) oziroma Posvetovalnim odborom za varnostne standarde (SSCC) o vključitvi naloge BR 002 v načrt sprejemanja odločitev in nato o podrobnih pristojnostih in nalogah za njeno nadaljnje izvajanje. Od leta 2005 si agencija EASA zavzeto prizadeva za povezovanje ne samo s pristojnimi organi, temveč z vsemi letališkimi zainteresiranimi stranmi, predvsem z njihovimi predstavniškimi združenji. Ta nenehna prizadevanja so prispevala k številu in kakovosti pripomb, prejetih v zvezi z dokumentom NPA št. 6/2006. Natančneje, 3 010 pripomb je predložilo ne le več kot 1 750 posameznikov, temveč tudi 91 pomembnih letalskih zainteresiranih strani, kot so predstavljene v preglednici 6:

<b>Organi</b>	<b>Letališča</b>	<b>Uporabniki zračnega prostora</b>	<b>ANSP</b>	<b>Panoga</b>
Avstrija (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgija	ACI Europe	AOPA Italija	Bundeswehr ATS Office	British Helicopter Advisory Board
Danska	ADV (Združenje nemških letališč)	AOPA Norveška	EURO CONTROL	ECA
Češka	Avinor	AOPA Združeno kraljestvo		Helicopter Museum
Estonija	BAA Central Airsides Operations	APAU		IFATCA
Finska	Bickerton's Aerodromes	Air League		Mednarodni center za gasilsko usposabljanje
Francija	Birmingham	Association Aerotourisme		Squirrel Helicopters
Grčija	Britansko združenje upravljalcev letališč (AOA)	Združenje MosAiles		
Nemčija	Dublin	Belgijska jadralna federacija		
Ministrstvo za gospodarstvo, promet in razvoj dežele Hessen	Združenje letališč Nizozemske	Britansko jadralsko združenje		
Islandija	Exeter & Devon	Britansko združenje za jadralno zmajarstvo in jadralno padalstvo		
Irska	Finavia	British International		
Italija	Fraport AG	Centre ULM Européen		
Skupina za postopek Ops JAA	Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Nizozemska	Gloucestershire	Club ULM		
Norveška	Guernsey	Dansko združenje za ultralahko letenje		
Romunija	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Slovaška	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Slovenija	Luton	EGU		
Španija	Lyon	Europe Airsports		
Švedska	Manchester	Federacija FSSLA		
Švica	Nottingham E.M.	GAAC		
Združeno kraljestvo	Praga	KLM		
ZDA (FAA)	Schiphol	Helicopter Club GB		
	Schweizer Flugplatzverain	IAOPA		
	Teuge	Popular Flying Ass.		

		UAF	Reseau Sport de l'Air		
			Swiss Aero club		
			UK Flying Farmers Association		
			UK Offshore Operators Association		
<b>SKUPAJ</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>SKUPAJ</b>					<b>91</b>

**Preglednica 6: Javne ali zasebne organizacije, ki so odgovorile na dokument NPA št. 6/2006**

Vseh navedenih 3 010 pripomb je bilo analiziranih, kot je opisano v dokumentu CRD št. 6/2006, objavljenem 5. maja 2007. Nazadnje so bili prejeti tudi 103 odzivi na dokument CRD, ki so bili prav tako analizirani in po potrebi povzeti v mnenju o razširitvi sistema agencije EASA na varnost in interoperabilnost letališč.

Nazadnje, vse zainteresirane strani so imele – seveda v okviru razpoložljivih sredstev – številne priložnosti za vzajemno delovanje z Agencijo, v duhu, pogosto pa celo onkraj, a nikoli manj kot po črki veljavnega postopka sprejemanja predpisov.

Zlasti analiza odgovorov na dokument CRD je omogočila sklep, da le manj kot 5 % vseh prvotnih 91 zainteresiranih strani, ki so odgovorile na dokument NPA št. 6/2006, ni bilo povsem prepričanih o pravilnosti postopka, kot je prikazano v preglednici 7 spodaj:

<b>Organizacije, ki so odgovorile na dokument NPA št. 6/2006</b>						
<b>Pristojni organi</b>		<b>Upravljalci letališč</b>			<b>Skupaj</b>	
Dvomijo o pravilnosti postopka	Skupno število prvotnih avtorjev pripomb	Dvomijo			Dvomijo	Skupno število prvotnih avtorjev pripomb
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4
DGAC-FR						
ENAC						
<b>%</b>	<b>12,5</b>		<b>3,7</b>			<b>4,4</b>

**Preglednica 7: Pravilnost postopka**

**2.3 Analiza težave**

*2.3.1 Stopnja varnosti na letališčih EU*

*2.3.1.1 Opredelitve*

Na zahtevo Direktorata za sprejemanje predpisov agencije EASA je služba za analize in raziskave varnosti te agencije julija 2007 izvedla kratko študijo o letalskih nesrečah, ki so se zgodile na letališčih ali v njihovi bližini. Uporabljene so bile opredelitve letalskih nesreč in incidentov iz Priloge 13 ICAO, kot je povzeto v preglednici 8:

<b>Izvleček iz opredelitev v Prilogi 13 ICAO, 9. izdaja – 2001, vključno s spremembo št. 11, ki se uporablja od 23. novembra 2006</b>	
<b>Nesreča</b> (Priloga 13 vsebuje tudi nekatere izjeme, ki niso navedene v tej preglednici)	Dogodek, povezan z operacijo zrakoplova, ki se zgodi v času od vkrcanja na zrakoplov katere koli osebe, ki namerava leteti, do izkrcanja vseh oseb, pri čemer: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) se oseba smrtno ali hudo poškoduje zaradi tega, ker je bila na zrakoplovu, ali zaradi neposrednega stika s katerim koli delom zrakoplova, vključno z deli, ki so odpadli od zrakoplova, ali neposredne izpostavljenosti reaktivnemu pišu;</li> <li>b) zrakoplov utрпи poškodbe ali konstrukcijsko okvaro, ki škodljivo vpliva na konstrukcijsko trdnost, zmogljivost ali letalne značilnosti zrakoplova, in ponavadi zahteva večja popravila ali zamenjavo poškodovanih sestavnih delov;</li> <li>c) je zrakoplov je pogrešan ali popolnoma nedostopen.</li> </ul>
<b>Incident</b>	Dogodek, ki ni nesreča ter je povezan z operacijo zrakoplova in vpliva ali bi lahko vplival na varnost operacije.

### **Preglednica 8: Izvleček iz opredelitev v Prilogi 13 ICAO**

Študija je temeljila na podatkih iz podatkovne zbirke o varnosti agencije EASA, ki zajema podatke o nesrečah in resnih incidentih po svetu, ki jih je dala na voljo organizacija ICAO, in informacije o dogodkih v zvezi z varnostjo, pridobljene od gospodarske panoge in iz medijev. Vse podatke iz odstavka 2.3.1 je povzela navedena podatkovna zbirka, zbrala pa jih je služba Agencije za analize in raziskave varnosti, razen če v besedilu ni navedeno drugače.

#### 2.3.1.2 Obseg študije

Ta varnostna študija je vključevala:

- nesreče, ki so se zgodile zrakoplovom z največjo certificirano vzletno maso nad 2 250 kg, saj organizacija ICAO ne zbira podatkov za manjša letalska ogrođja;
- zrakoplove vseh kategorij (tj. nepremična krila rotoplana), ki se uporabljajo bodisi za komercialni zračni prevoz bodisi za splošno letalstvo.

Analiza je zajela obdobje desetih let: tj. od leta 1996 do leta 2005. Tako na primer nedavna nesreča, ki se je zgodila 17. julija 2007 na letališču Congonhas (Brazilija) ter zahtevala 187 življenj ljudi na krovu in 12 življenj oseb, ki so živele v metropolitanskem območju, ki obdaja letališče, ni bila vključena v študijo, saj še vedno niso na voljo uradne informacije o vzročnih dejavnikih, zaradi katerih je zrakoplov zdrsnil z mokre vzletno-pristajalne steze.

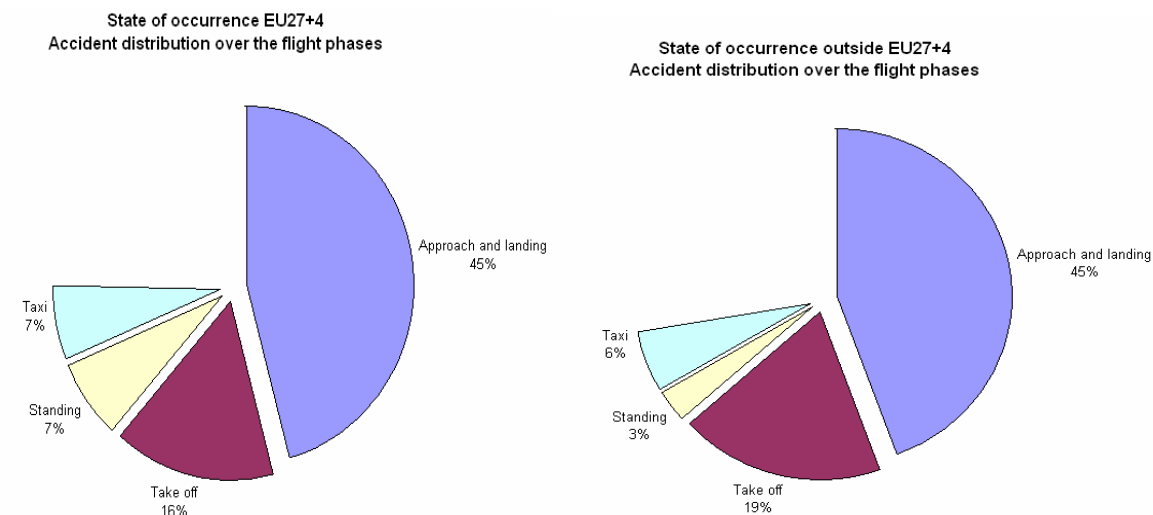
Opravljen je bila tudi primerjava med regijami, v katerih so se zgodile nesreče: tj. Evropa<sup>5</sup> je primerjana s preostalim svetom. Za nekatere diagrame je bilo področje prilagojeno, saj niso na voljo popolni podatki.

#### 2.3.1.3 Faze leta

Kot je prikazano na diagramih 3 spodaj, se je približno 75 % vseh nesreč v obravnavanem obdobju zgodilo na letališčih ali v njihovi bližini. Med Evropo in preostalim svetom ni bistvenih razlik (ne v absolutnih številkah, temveč glede na odstotno porazdelitev nesreč):

<sup>5</sup> Za ta pregled varnosti se šteje, da „Evropa“ poleg 27 držav članic Evropske unije zajema tudi Islandijo, Lihtenštajn, Norveško in Švico (EU-27 + 4), saj te štiri države sodelujejo v „sistemu EASA“. ECAC zajema širše območje in vključuje 42 držav: tj. vso geografsko Evropo razen Belorusije, Lihtenštajna, Ruske federacije z letalskim informativnim območjem (FIR) Kaliningrad, San Marina in misije Združenih narodov na Kosovu.





**Diagram 3: 75 % letalskih nesreč na letališčih ali v njihovi bližini**

#### LEGENDA

State of occurrence EU27+4 = Pojavnost dogodkov v EU-27 + 4

Accident distribution over the flight phases = Porazdelitev nesreč glede na fazo leta

State of occurrence outside EU27+4 = Pojavnost dogodkov zunaj EU-27 + 4

Accident distribution over the flight phases = Porazdelitev nesreč glede na fazo leta

Taxi = Vožnja po tleh

Standing = Mirovanje

Take-off = Vzlet

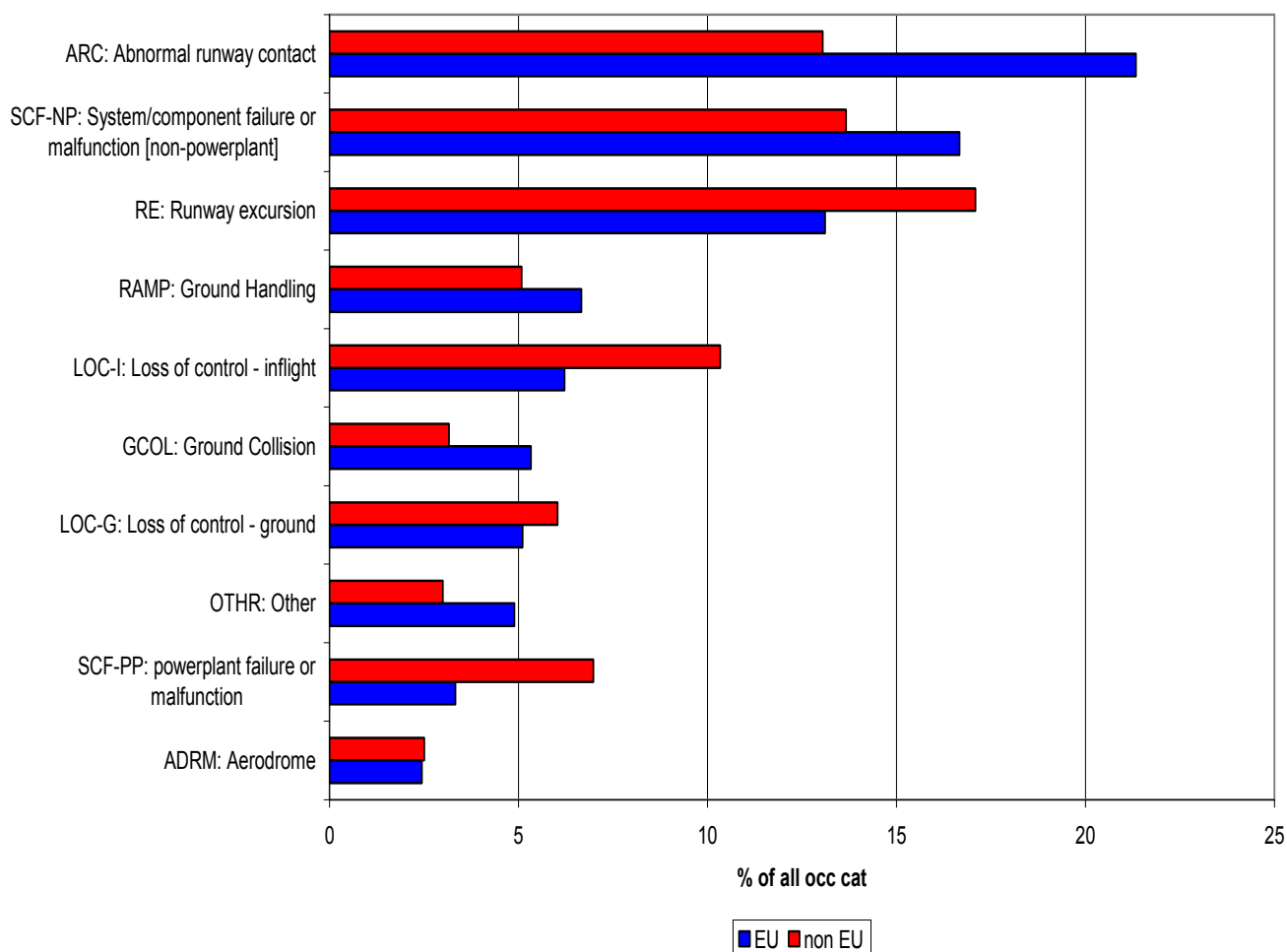
Approach and landing = Prilet in pristane

#### 2.3.1.4 Kategorije dogodkov

Kategorije dogodkov zagotavljajo prvo in najvišjo stopnjo analize za nesreče in incidente. Določenemu dogodku je mogoče pripisati več kategorij. Kategorije dogodkov na splošno opisujejo, kaj se je zgodilo.

Diagram 4 spodaj prikazuje kategorije dogodkov v zvezi z nesrečami, ki so se zgodile med vzletanjem, pristajanjem, mirovanjem in vožnjo po tleh:

**Top 10 Occurrence Categories**  
**Accidents - take off, landing, standing, taxi phase**



**Diagram 4: Najpomembnejših deset kategorij dogodkov, povezanih z letališči**

**LEGENDA:**

Top 10 occurrence categories = Najpomembnejših deset kategorij dogodkov  
 Accidents – take off, landing, standing, taxi phase = Nesreče – vzletanje, pristajanje, mirovanje in vožnja po tleh  
 ARC: Abnormal runway contact = ARC: Neobičajen stik z vzletno-pristajalno stezo  
 SCF-NP: System/Component failure or malfunction [non-powerplant] = SCF-NP: Odpoved ali okvara sistema/dela [ne pogonskega sistema]  
 RE: Runway excursion = RE: Izlet zrakoplova z vzletno-pristajalne steze  
 RAMP: Ground handling = RAMP: Zemeljska oskrba  
 LOC-I: Loss of control – inflight = LOC-I: Izguba nadzora – med letom  
 GCOL: Ground collision = GCOL: Trčenje na tleh  
 LOC-G: Loss of control – ground = LOC-G: Izguba nadzora – na tleh  
 OTHR: Other = OTHR: Drugo  
 SCF-PP: Powerplant failure or malfunction = SCF-PP: Odpoved ali okvara pogonskega sistema  
 ADRM: Aerodrome = ADRM: Letališče  
 % of all occ cat = % vseh kategorij dogodkov  
 EU = EU  
 non EU = ne-EU

Z diagrama 4 zgoraj je razvidno, da so lahko tri izmed najpogostejših petih kategorij v Evropi povezane z letališčem (tj. ARC, RE, RAMP). Taksonomija navedenih kategorij je bolj opisana v preglednici 9 spodaj:

<b>Kratica</b>	<b>Opredelitev</b>
ARC	Neobičajen stik z vzletno-pristajalno stezo: trd, dolg, hiter pristanek. Vključuje tudi udarce z repom in pristanke z uvlečenim podvozjem. Vzroki za tak stik so lahko (ali delno) povezani z letališčem (npr. neustrezno označena vzletno-pristajalna steza).
SCF-NP	Odpoved ali okvara sistema/dela – ne motorja: opisuje, da je odpovedal/se je okvaril eden od sistemov zrakoplova, ki ni motor. V zelo majhnem številu primerov lahko razmere ali nakloni na površju poškodujejo podvozje. V izjemno redkih primerih (npr. nesreča Concorde 25. julija 2000) lahko absorpcija tujka na vzletno-pristajalni stezi sproži sosledje dogodkov in pripelje do nesreče s katastrofalnimi posledicami.
RE	Zdrs z vzletno-pristajalne steze: zrakoplov je zapustil vzletno-pristajalno stezo ob strani ali jo prekorači. V številnih primerih je to lahko povezano z letališčem (npr. akvaplaning ali deklarirane razdalje, ki ne ustrezajo varnostnim standardom, da se komercialno privabi več prometa).
<b>RAMP</b>	<b>Zemeljska oskrba: vključuje poškodbe zrakoplova zaradi zemeljske opreme in vozil, vendar tudi napake pri natovarjanju. Pokrivata jo opredelitvi letalske nesreče ali incidenta v Prilogi 13 .</b>
LOC-I	Izguba nadzora med letom: odklon zrakoplova od nameravane poti leta. Ta kategorija se uporablja samo v primerih, če je zrakoplov mogoče nadzorovati. Primeri, v katerih tehnične okvare povzročijo, da zrakoplova ni mogoče nadzorovati, so izključeni.
GCOL	Trčenje zrakoplova ob predmete/ovire med gibanjem po letališču, ne pa tudi med zaletom pri vzletu in iztekom pri pristanku. Zato izključuje trčenja zaradi vdorov na vzletno-pristajalno stezo. Ti niso na zgornjem seznamu 10 najpomembnejših kategorij glede na pogostnost nesreč (pogostnost nesreč zaradi vdorov na vzletno-pristajalno stezo je omenjena spodaj; resnost posledic ni povezana s pogostnostjo).
LOC-G	Izguba nadzora na tleh: lahko je posledica odpovedi dela podvozja, lahko pa nastane zaradi vzrokov, povezanih z letališčem, npr. drsenja po ledu, hidroplaninga ali aerodinamičnega popravka smeri zrakoplova zaradi vpliva vetra.
DRUGO	Vse druge vrste nesreč, ki v zvezi z dogodki na letališčih ali blizu njih najpogosteje vključujejo trčenja s pticami, npr. trčenje zrakoplova s pticami.
SCF-PP	Odpoved motorja zrakoplova. V majhnem številu primerov je to lahko posledica absorbiranega tujka.
<b>ADRM</b>	<b>Dogodki, povezani s konstrukcijo ali delovanjem letališča. To lahko vključuje nesreče, povezane s slabim odvodnjavanjem vzletno-pristajalne steze, slabim vzdrževanjem vzletno-pristajalne steze, slabim označevanjem, ki vodi do dostopa, npr. do napačne vzletno-pristajalne steze, neustreznim nadzorom nad vozili, odstranjevanjem snega itd.</b>
<b>Opomba:</b> Samo dve izmed zgornjih kategorij, tj. krepko označeni „ADMR“ in „RAMP“, sta neposredno in izključno povezani z letališčem in letališkimi operacijami. Vse druge kategorije so običajno neposredneje povezane z delovanjem zrakoplova na letališču, vendar lahko le analiza določene nesreče ali incidenta pove, ali so k njej/njemu prispevali dejavniki, povezani z letališčem. Samo kategorija LOC-I, katere polje je osenčeno, ni nikoli povezana z letališčem.	

**Preglednica 9: Taksonomija kategorij dogodkov**

Razmeroma visoko število neobičajnih stikov z vzletno-pristajalno stezo/zdrsov zrakoplova z vzletno-pristajalne steze v Evropi (za približno 50 % pogostejše v Evropi v primerjavi s preostalim svetom) bi si zaslužilo nadaljnje preučevanje. Mogoča razlaga bi lahko bila, da je poročanje o takih dogodkih bolj razvito v Evropi kot v drugih delih sveta. Kakor koli, za preprečevanje katastrofalnih posledic zdrsa zrakoplova z vzletno-pristajalne steze je pomembno, da se okrog vzletno-pristajalnih stez določijo in vzdržujejo opredeljena območja (npr. pomožna vzletišča ali varnostna območja na koncu vzletno-pristajalne steze).

#### 2.3.1.5 Nesreče s smrtnim izidom na letališčih

V obdobju 1996–2005 je bilo v kategorijo dogodkov „Letališče“ (ADRM) po svetu razvrščenih devet nesreč s smrtnim izidom. Dve izmed njih sta se zgodili v Evropi, kot je navedeno v preglednici 10 spodaj:

EU-27 + 4				
Leto	Razred	Skupno število smrtnih žrtev	Število smrtnih žrtev na zrakoplovu	Število nesreč
2000	Nesreča	113	109	1
2001	Nesreča	118	114	1

**Preglednica 10: Nesreče s smrtnim izidom v Evropi, h katerim so bistveno prispevali letališki dejavniki**

Kratek povzetek navedenih dejavnikov, povezanih z letališči, je predstavljen spodaj:

#### 25. 7. 2000 – Francija (Gonesse, Lieu patte d’Oie) – Concorde

Dejavniki, povezani z letališčem: **drobci na vzletno-pristajalni stezi**, z vzletno-pristajalne steze niso bili odstranjeni drobci.

#### 8. 10. 2001 – Italija (Letališče Milano-Linate) – MD 87 in Cessna Citation

Dejavniki, povezani z letališčem: standard letališča ni bil skladen s Prilogo 14 ICAO; zahtevane **oznake, luči in znaki bodisi niso obstajali bodisi so bili v slabem stanju in jih je bilo težko razločiti v razmerah zmanjšane vidljivosti. Druge oznake operaterjem niso bile znane. Na letališču prav tako ni deloval sistem varnega upravljanja.**

Drugih sedem nesreč s smrtnim izidom, ki so vsaj delno povezane z letališkimi dejavniki in so se zgodile zunaj Evrope v obravnavanem obdobju, so našete v preglednici 11 spodaj:

Preostali svet				
Leto	Razred	Skupno število smrtnih žrtev	Število smrtnih žrtev na zrakoplovu	Število nesreč
1999	Nesreča	18	16	1
2000	Nesreča	86	86	2
2001	Nesreča	1	0	1
2004	Nesreča	2	2	1
2005	Nesreča	152	152	2

### Preglednica 11: Nesreče s smrtnim izidom zunaj Evrope, h katerim so prispevali letališki dejavniki

Kratek povzetek navedenih dejavnikov, povezanih z letališči, je predstavljen v nadaljevanju:

#### 21. 12. 1999 – Gvatemala (Guatemala city) – DC10-30

Dejavnik, povezan z letališčem: hiše v bližini vzletno-pristajalne steze (tj. **ne dovolj veliko varnostno območje na koncu vzletno-pristajalne steze**).

#### 25. 3. 2000 – Angola (Huambo) – Antonov 32

Dejavnik, povezan z letališčem: **površina vzletno-pristajalne steze v slabem stanju**.

#### 31. 10. 2000 – Tajvan (Letališče Chiang Kai-Shek) – Boeing 747-400

Dejavniki, povezani z letališčem: **znaki niso bili skladni z mednarodnimi standardi, nekatere bistvene luči na stezi za vožnjo po tleh in vzletno-pristajalni stezi niso delovale ali jih ni bilo**, na začetku zaprte vzletno-pristajalne steze niso bile postavljene pregrade ali oznake, nadzor zračnega prometa (ATC) ni imel na voljo zemeljskega radarja za določanje položaja zrakoplova.

#### 5. 1. 2001 – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Dejavniki, povezani z letališčem: rob vzletno-pristajalne steze nad višino območja, **osebam je bil dovoljen dostop na območje poleg vzletno-pristajalne steze, verjetno ni bilo ograje okrog letališča, dolžina vzletno-pristajalne steze vpliva na posebno operativno vedenje pilota (pristanek čim prej po pragu)**.

#### 29. 6. 2004 – Mozambik (Vilanculos a/p) – Beech 200 King Air

Dejavnik, povezan z letališčem: Zrakoplov ni mogel pridobiti dovolj hitrosti zaradi **mehke površine vzletno-pristajalne steze**.

#### 23. 8. 2005 – Peru – Boeing 737-200

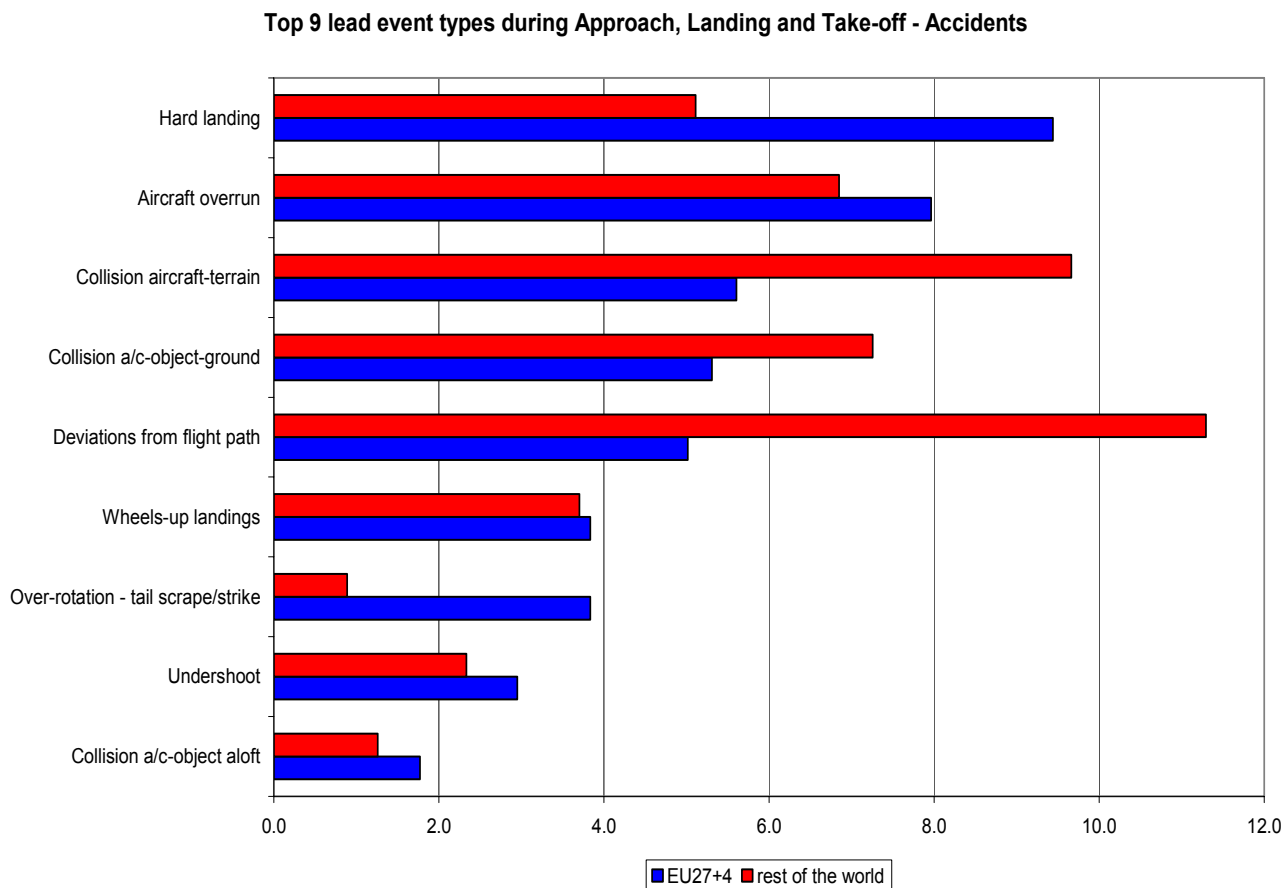
Dejavnik, povezan z letališčem: **Na voljo ni bilo razsvetljave vzletno-pristajalne steze**.

#### 10. 12. 2005 – Nigerija – DC-9-30

Navedeni dejavniki so vključevali: tudi dejstvo, da **luči na letališču niso bile prižgane**, je morda pilotu otežilo vizualizacijo vzletno-pristajalne steze. Še en dejavnik, ki je prispeval k nesreči, je bilo dejstvo, da je zrakoplov zadel ob nezaščiten betonski prepust za odvodnjavanje, kar je privedlo do njegovega razpada in naknadnega izbruha požara.

### 2.3.1.6 Dogodki, ki povzročijo nesrečo

Scenarij nesreče je opisan s sosledjem dogodkov, ki pripeljejo do končnega izida. Število opisanih korakov je odvisno od intenzivnosti preiskave in narave nesreče. Za analizo je pomemben prvi ali glavni dogodek, ki je sprožil sosledje nesreče. Diagram 5 daje informacije o najpomembnejših glavnih dogodkih v nesrečah, povezanih s fazami prileta, pristanka in vzleta:



**Diagram 5: Najpomembnejših devet glavnih dogodkov na letališčih ali v njihovi bližini**

#### LEGENDA

Top 9 lead events during approach, landing and take-off - Accidents = Najpomembnejših devet glavnih dogodkov med priletom, pristankom in vzletom – nesreče

Hard landing = Trd pristank

Aircraft overrun = Zlet s steze po pristanku

Collision aircraft – terrain = Trčenje zrakoplov-teren

Collision a/c-object-ground = Trčenje zrakoplov-predmet-tla

Deviation from flight path = Odklon od poti leta

Wheels-up landing = Pristanek z uvlečenim podvozjem

Over-rotation – tail scrape/strike = Prerotiranje pri vzletu ali pristanku – poškodbe repa/udarec z repom

Undershoot = Pristanek pred vzletno pristajalno stezo

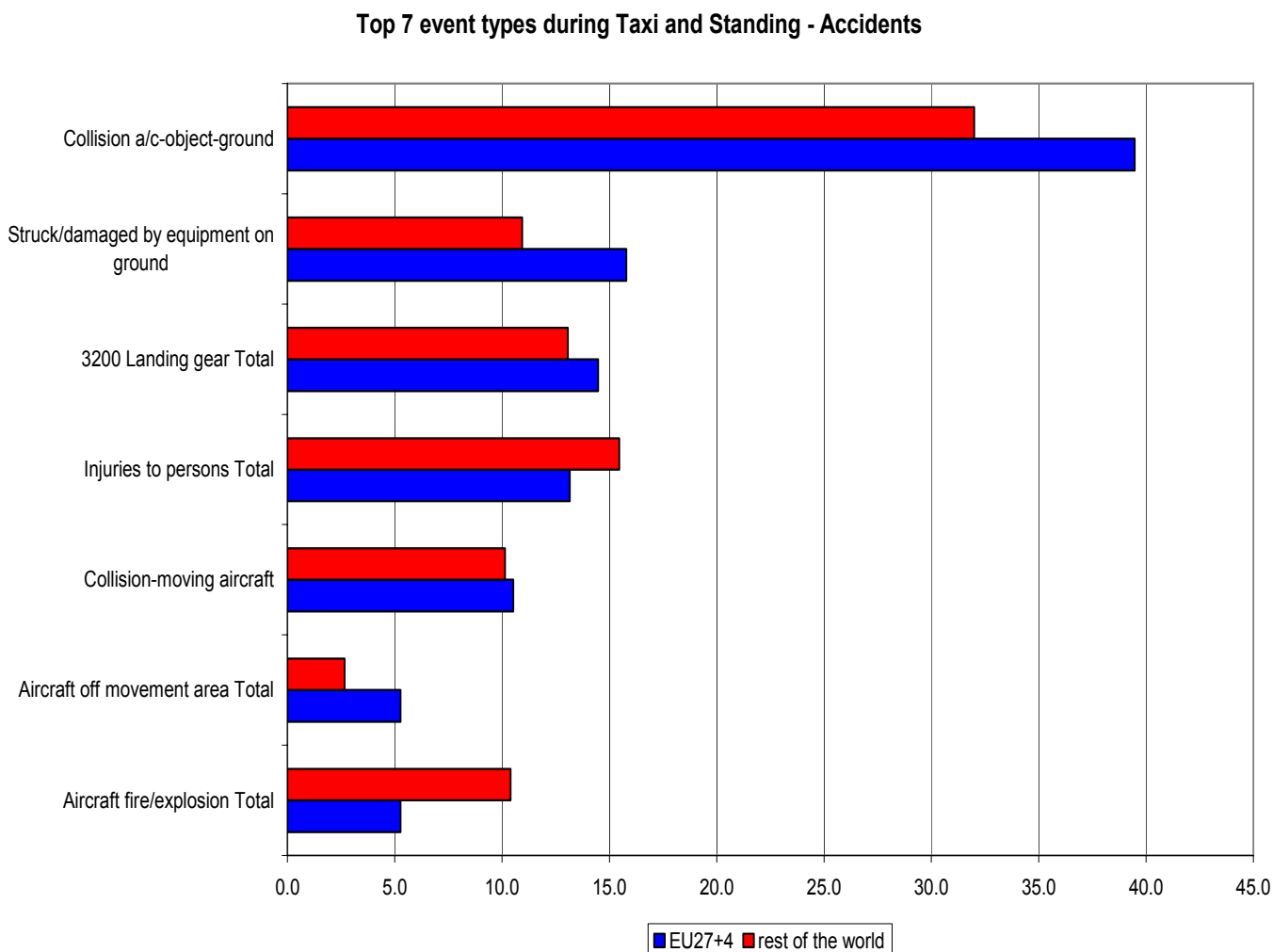
Collision a/c – object aloft = Trčenje zrakoplov-predmet v zraku

Podatki kažejo, da je v Evropi višji odstotek nesreč, ki vključujejo trde pristanke, zlete s steze po pristanku in prerotiranje pri vzletu ali pristanku/udarce z repom. To je skladno s sliko, ki je bila pridobljena že z uporabo kategorij nesreč.

Podatki hkrati kažejo, da ima Evropa veliko manjši delež nesreč, ki vključujejo izgubo nadzora med letom in trčenja ob teren ali ovire zrakoplovov z največjo certificirano vzletno maso nad 2 250 kg. Vendar pa letno poročilo o varnosti za leto 2005, ki ga je objavila organizacija EUROCONTROL in ki se osredotoča na upravljanje zračnega prometa (ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (ANS), ne razlikuje med dogodki glede na maso zrakoplovov (kar je za službe zračnega prometa dejansko nepomembno). V poročilu EUROCONTROL navaja, da se je število kontroliranih letov v teren (CFIT) v okviru Evropske konference civilnega letalstva (ECAC) ustalilo na približno 30 na leto. Ta vrsta nesreče se v izjemno redkih primerih zgodi velikim zrakoplovom, ki pristajajo na vzletno-pristajalnih stezah, opremljenih za instrumentno natančno radijsko vodenje (npr. sistemom za pristajanje v pogojih zmanjšane vidljivosti – ILS) v vodoravnih in navpičnih ravninah. Zato se ugotavlja, da tveganje CFIT še vedno precej velja za vzletno-pristajalne steze in majhne zrakoplove, kjer je tehnologija ILS predraga ali je preprosto ni mogoče izvajati.

### 2.3.1.7 Vrste dogodkov med parkiranjem ali vožnjo po tleh

Diagram 6 ponuja pregled najpomembnejših dogodkov, ki se zgodijo med fazo mirovanja in vožnje po tleh:



#### LEGENDA:

Top 7 events during taxiing and standing – accidents = Najpomembnejših sedem dogodkov med vožnjo na tleh in mirovanjem – nesreče

Collision a/c – object – ground = Trčenje zrakoplov-predmet-tla

Struck/damaged by equipment on ground = Poškodba zaradi opreme na tleh

3200 Landing gear Total = Skupaj pristajalna oprema 3200

Injuries to persons Total = Skupaj poškodbe oseb

Collision – moving aircraft = Trčenje – premikajoč se zrakoplov

Aircraft off moving area Total = Skupaj zrakoplov zunaj območja gibanja

Aircraft fire/explosion Total = Skupaj požar/eksplozija zrakoplova

EU27+4 = EU-27+4

Rest of the world = Preostali svet

#### **Diagram 6: Najpomembnejših sedem dogodkov med vožnjo na tleh ali mirovanjem**

Opazimo lahko, da so v EU-27 + 4 najpogostejši varnostni dogodki med vožnjo po tleh ali parkiranjem trčenja ob pritrjene predmete ali zemeljsko opremo.



Taki dogodki na letališčih povzročijo tudi precejšnje stroške. Ocene, ki jih je predložila služba Agencije za analize in raziskave varnosti, ne pokrivajo vseh takih stroškov, saj zaradi omejitev v zvezi z zahtevami poročanja organizaciji ICAO niso prijavljeni vsi dogodki, ki vključujejo poškodbe. Stroški, povezani s škodo zrakoplova, vključenega v nesrečo, so prav tako precejšnji, vendar jih agencija EASA ni mogla neposredno izračunati, saj poročila o nesrečah ne vključujejo takih informacij.

Poleg podatkov iz podatkovnih zbirk organizacije ICAO in agencije EASA so podatki o varnosti v letalstvu na voljo tudi na javnih spletnih straneh. Ena izmed njih, Fundacija za varnost letenja<sup>6</sup> (FSF – neodvisna mednarodna neprofitna organizacija), je leta 2003 začela izvajati program preprečevanja nesreč na tleh (GAP), saj so se spet začele dogajati nesreče in incidenti na ploščadi ali vožnji. Na dan 31. julija 2007 so bile na njeni spletni strani predstavljene zbirne informacije, zbrane v sodelovanju z združenjem IATA. Fundacija FSF je na podlagi informacij izračunala, da se po svetu med vožnjo zrakoplovov po tleh ali mirovanjem zgodi približno 27 000 varnostnih dogodkov na leto (nesreč ali incidentov). To je ustrezalo skoraj enemu dogodku na 1 000 odhodov. Ker je v okviru konference ECAC približno 10 000-krat več odhodov na leto (tj. 10 milijonov), je mogoče oceniti, da se na tem območju na ploščadi ali med vožnjo po tleh vsako leto zgodi približno 10 000 nesreč ali nezgod, kar je bolj ali manj tretjina skupnega števila v svetovnem merilu.

Fundacija FSF je prav tako ocenila povezane stroške škode (celo majhen incident ima lahko za posledico drago popravilo zrakoplova in celo dražje motnje v voznem redu ter čas popravila zrakoplova na tleh) v višini 10 000 milijonov USD na leto v svetovnem merilu, kar pomeni povprečne stroške v višini 370 000 USD na nesrečo ali incident. Ob predpostavki, da je 1 EUR vreden 1,35 USD (v letu 2006), bi lahko povprečni stroški enega izmed teh dogodkov znašali približno 270 000 EUR.

Zato je mogoče skupne letne stroške v okviru konference ECAC na podlagi številke, ki jih je predložila fundacija FTF, oceniti v višini:

$$\begin{aligned} 10\,000 \text{ nesreč ali incidentov na ploščadi ali med vožnjo po tleh} \times 270\,000 \text{ EUR} &= \\ &= 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2\,700 \text{ milijonov EUR (2006)} \end{aligned}$$

Vendar pa podatki, ki jih je predložila fundacija FSF, niso uradni. Zato bi bilo preudarno predpostaviti, da so morda celo precenjeni. Agencija EASA bo zato upoštevala skupne letne stroške, znižane za 30 %: tj.  $2\,700 - 30\% = 1\,890$  milijonov EUR (2006) na leto.

Nato se upošteva, da se v okviru konference ECAC približno 75 % letov zgodi v EU-27 + 4, zato je treba temu geografskemu območju pripisati samo 75 % skupnih stroškov: tj.  $1\,890 \times 75\% = 1\,417,5$  milijona EUR (2006) na leto.

Vsaj 80 % zgornje številke je mogoče povezati z letališkimi dejavniki (infrastrukturo, opremo ali katero koli operacijo, vključno z zemeljsko oskrbo), saj se obravnavani dogodki dogajajo samo med vožnjo po tleh ali mirovanjem. Če povzamemo, za EU-27 + 4 je mogoče oceniti, da stroški škode zaradi letalskih nesreč in incidentov med vožnjo po tleh in mirovanjem znašajo približno 80 % od  $1\,417,5 = 1\,134$  milijonov EUR (2006) na leto.

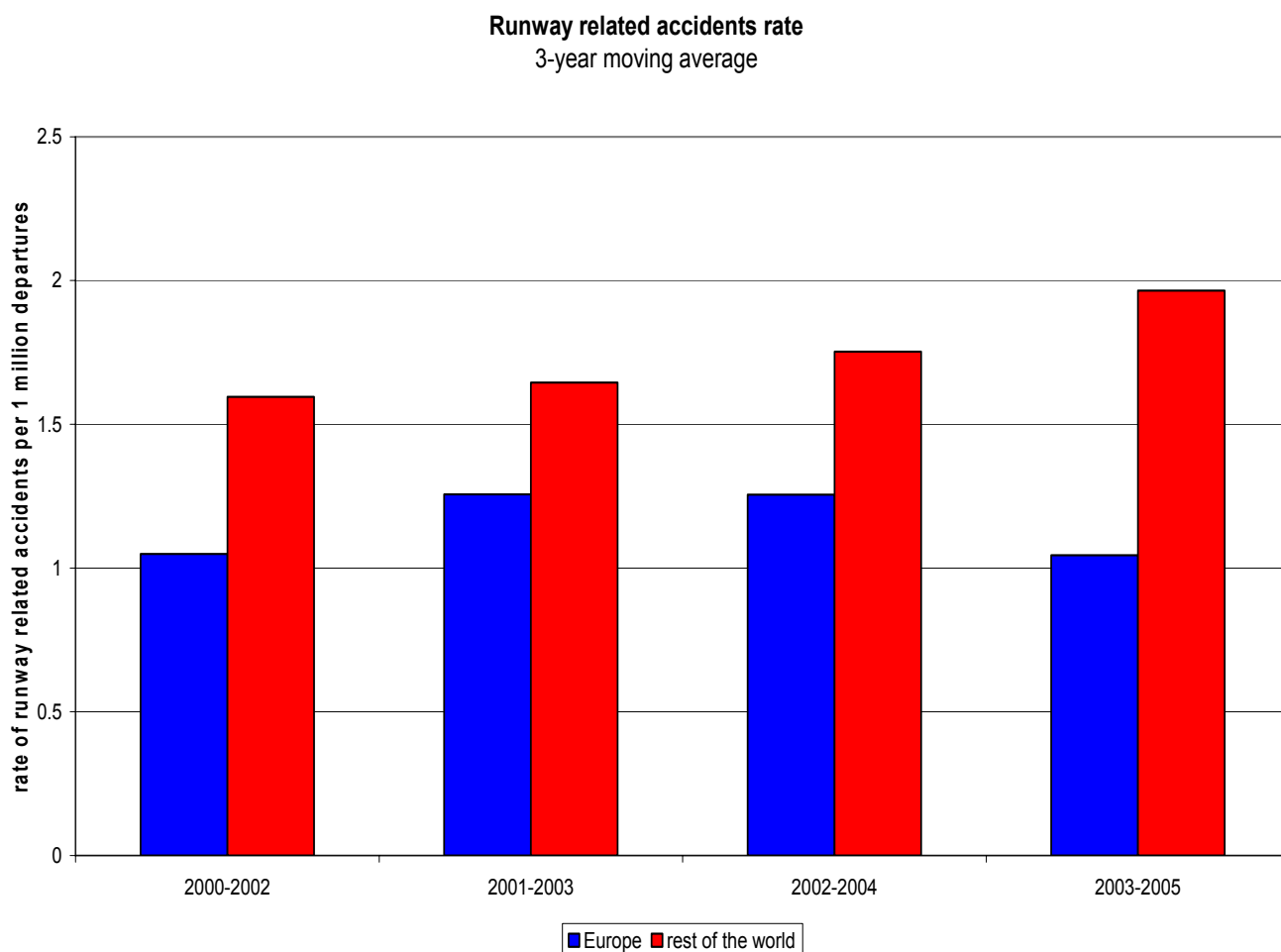
---

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

### 2.3.1.8 Dogodki, povezani z vzletno-pristajalno stezo

Diagram 7 spodaj kaže stopnjo (na milijon odhodov) nesreč, povezanih z vzletno-pristajalno stezo, med fazo vzletanja in pristajanja. Nesreče, povezane z vzletno-pristajalno stezo, vključujejo na primer vdore na vzletno-pristajalno stezo, zdrse z vzletno-pristajalne steze in trčenja ob ovire na tleh. V tem diagramu je stopnja nesreč za redne in neredne komercialne operacije, ki so se zgodile v geografski Evropi (ki med drugimi državami vključuje Rusko federacijo), primerjana s preostalim svetom za obdobje 2000–2005. Ta obseg je bil izbran zaradi razpoložljivosti podatkov o izpostavljenosti.

Triletno drseče povprečje za Evropo kaže v primerjavi s preostalim svetom drugačne smernice: zdi se, da se stopnja nesreč za svet povišuje, medtem ko se zdi, da stopnja za Evropo kaže rahlo gibanje navzdol. To bi lahko bila posledica večje ozaveščenosti po tragični nesreči na letališču Linate (8. oktobra 2001) in naknadnem akcijskem načrtu EAPPRI (Akcijski načrt EUROCONTROL za preprečevanje vdorov na vzletno-pristajalno stezo – *EUROCONTROL Action Plan for Prevention of Runway Incursions*), vendar ni na voljo nobenih trdnih podatkov, ki bi dejansko podkrepili to domnevo. Treba je opozoriti, da glede na dejstvo, da je v Evropi (brez Rusije, vendar vključno z 42 državami konference ECAC) na leto skoraj 10 milijonov letov IFR, pomeni stopnja 1 nesreča na milijon odhodov skoraj 10 nesreč, povezanih z vzletno-pristajalno stezo (ne nujno usodnih) na leto, kar je približno ena na mesec: zato še vedno obstaja veliko možnosti za izboljšanje, tudi zaradi pričakovane stalne rasti prometa.



**Diagram 7: Stopnja nesreč, povezanih z vzletno-pristajalno stezo**

## LEGENDA

Runway related accidents rate = Stopnja nesreč, povezanih z vzletno-pristajalno stezo

3-year moving average = Triletno drseče povprečje

Rate of runway related accidents per 1 million departures = Stopnja nesreč, povezanih z vzletno-pristajalno stezo, na milijon odhodov

Europe = Evropa

Rest of the world = Preostali svet

### 2.3.1.9 Letala in helikopterji, lažji od 2 250 kg

V zbirki varnostnih podatkov organizacije ICAO ni na voljo nobenih podatkov o letalih ali helikopterjih z največjo vzletno maso (MTOM) do 2 250 kg. Vendar pa organizacija ECAC zbira in združuje podatke za te lahke zrakoplove in jadralna letala. Navedeni podatki ECAC za triletno obdobje med letoma 2004 in 2006 kažejo, da se je v približno 34 državah zgodilo 2 034 nesreč (tj. približno 680 na leto), ki so vključevale „majhna“ motorna letala ali helikopterje, kot jih običajno uporablja splošno letalstvo na majhnih letališčih, odprtih za javno uporabo. Izmed teh 2 034 nesreč se jih je 138 zgodilo med mirovanjem zrakoplova, 387 med vzletanjem in 793 med pristajanjem. V takih nesrečah je umrlo 494 oseb (približno 167 na leto). Opozoriti je treba, da je to število smrtnih žrtev v povprečju celo večje od letnega števila smrtnih žrtev zaradi komercialnih zračnih operacij v EU, čeprav prve niso tako opažene v javnosti, saj nesrečam majhnih zrakoplovov mediji ne namenjajo veliko pozornosti. V prihodnosti bo pojav zelo lahkih reaktivnih letal po pričakovanjih pripeljal razmeroma kompleksne in hitre operacije celo na majhna letališča, odprta za javno uporabo. Če te operacije vključujejo zračne taksi storitve, spadajo med komercialne storitve zračnega prometa. Če povzamemo, zaradi zgoraj navedenih števil in pričakovanega razvoja dogodkov ni mogoče spregledati pomena varnosti lahkega letalstva, ki uporablja majhna letališča.

### 2.3.1.10 Povzetek analize letališke varnosti

V obdobju od 1. januarja 1996 do 31. decembra 2005 se je v Evropi zgodilo približno **413 nesreč** zrakoplovov z največjo certificirano vzletno maso nad 2 250 kg **na letališčih ali v njihovi bližini**. V samo treh letih, od leta 2004 do leta 2006, je bilo skupno število nesreč lažjih zrakoplovov na letališčih ali v njihovi bližini 1 318. Nesreče so zahtevale **743 smrtnih žrtev** (tj. približno 75 na leto), 125 resnih poškodb in 242 manjših poškodb, povezanih s težjimi zrakoplovi. Večina od približno 167 smrtnih žrtev nesreč na leto, povezanih z manjšimi zrakoplovi, se prav tako zgodi na letališčih ali v njihovi bližini. Dogodki, ki vključujejo le manjše poškodbe, ne pomenijo nesreče, ki jo je treba prijaviti, in niso pokrite. Število zgoraj omenjenih manjših poškodb se nanaša le na manjše poškodbe, nastale v nesrečah, ki jih je treba prijaviti.

Služba Agencije za analize in raziskave varnosti ocenjuje, da so samo skupni **stroški, povezani s smrtnimi žrtvami/poškodbami**, v obdobju 1996–2005 znašali približno 1 500 milijonov EUR na 10 let, kar ustreza **150 milijonom EUR na leto**.

Glede na to, da se 75 % vseh nesreč zgodi na letališčih ali v njihovi bližini, je sporočilo jasno. Predpisi bi morali vključevati ne le vidike, povezane z delovanjem zrakoplova, temveč tudi vse druge vidike panoge, vključno z zračnim prometom in upravljanjem letališč.

Z gospodarskega vidika pa vseh stroškov smrtnih primerov/poškodb ni mogoče pripisati letališkemu dejavniku, saj lahko k njim prispevajo tudi zračne operacije, upravljanje zračnega prometa ali tehnični vzroki zrakoplova. Za oceno odstotka navedenih stroškov, ki jih je mogoče

pripisati letališkim dejavnikom, bi bila potrebna veliko podrobnejša analiza, ki bi se na podlagi te presoje učinkov predpisov lahko izkazala za popolnoma nesorazmerno. Zato se preudarno predpostavlja, da **letališki dejavniki** povzročijo samo 20 % vseh stroškov, in sicer v višini **30 milijonov EUR (2006) na leto**.

Ta znesek bi bilo treba **prišteti 1 134 milijonom EUR na leto**, ki nastanejo zaradi škode med vožnjo po tleh ali mirovanjem, kot je bilo ocenjeno v odstavku 2.3.1.7 zgoraj.

**Če povzamemo, je mogoče oceniti, da znašajo stroški letalskih nesreč in incidentov zaradi letaliških dejavnikov (infrastrukture, opreme, operacij) za zrakoplove z največjo vzletno maso nad 2 250 kg v EU-27+4 približno 1 164 milijonov EUR (2006) na leto. Poleg tega se ne sme spregledati števila žrtev iz „majhnih“ letal, med drugim tudi z vidika razmaha operacij zelo lahkih reaktivnih letal.**

### *2.3.2 Regulativni okvir*

#### *2.3.2.1 Splošni regulativni okvir: ICAO*

Splošni regulativni okvir v zvezi z varnostjo v letalstvu je določila organizacija ICAO na podlagi konvencije, podpisane v Chicagu leta 1944. Vseh 27 držav članic EU je pogodbenic konvencije ICAO, prav tako Islandija, Norveška in Švica. Sklop predpisov, standardov in priporočenih praks (ICAO SARP) je vsebovan v *Prilogah* k navedeni konvenciji, katere člen 44 določa, da se letalski predpisi in sistemi ne izvajajo, če jih ni standardizirala organizacija ICAO. Čeprav je bilo to načelo včasih kršeno, je kljub temu osnovni temelj za oblikovanje splošne interoperabilnosti. Opozoriti je treba, da poudarja tehnično in operativno interoperabilnost, ne pa urejanja organizacij, ki je v evropski zakonodaji za varnost v letalstvu postopoma postalo izjemno pomembno.

Poleg tega organizacije ICAO ni mogoče šteti za resničnega „varnostnega zakonodajalca“ sistema letalstva. Dejansko v osnovni zakonodaji organizacije EASA urejanje varnosti vključuje tri glavne naloge: sprejemanje predpisov, certificiranje/nadzor/izvrševanje in standardiziranje. Glavna naloga organizacije ICAO je omejena na sprejemanje predpisov. Kljub splošnemu revizijskemu programu (tj. programu USOAP) ostajata preostali dve omenjeni nalogi pretežno neusklajene nacionalne obveznosti v okviru organizacije ICAO.

Dejansko izvajanje standardov in priporočene prakse ICAO je tako prepuščeno odločitvam države: država lahko standard prenese v svoj pravni red, lahko pa razliko „prijavi“ organizaciji ICAO, če to želi. Odstopanja od priporočenih praks ne zahtevajo nobenega uradnega obvestila. Vse regulativno gradivo, ki ga zagotavlja organizacija ICAO, dejansko ni niti zares pravno zavezujoče za države, niti se enotno ne razlaga ali uporablja, niti se neposredno ne uporablja za pravne ali fizične osebe.

V okviru EU-27 + 4 to vodi ne samo k neenotnemu varovanju državljanov v zvezi z varnostnimi zadevami v letalstvu, temveč tudi k neenakim konkurenčnim pogojem na notranjem trgu.

Povedano drugače, čeprav priloge ICAO, vključno s Prilogo 14 o letališčih, pogosto vključujejo učinkovite operativne in tehnične določbe, ki že zadnjih šest desetletij omogočajo razvoj civilnega letalstva v svetovnem merilu, pa ima okvir ICAO naslednje glavne pomanjkljivosti:

- nobeno pravilo ni dejansko pravno zavezujoče;
- pravila pogosto določajo samo „kaj“, vendar ne „kdo“ (tj. organizacija) niti „kako“ (npr. certificiranje in nadzor, ki ju izvajajo pristojni organi);
- v vsaki državi pogodbenici so potrebni vzporedni procesi pravnega prenosa, ki povzročajo neizogibno nehomogenost, različne časovne razporede in podvajanje dela.

### 2.3.2.2 Sprejemanje predpisov in standardiziranje v Evropi

Evropske države so poleg tega, da pripadajo organizaciji ICAO, posamično tudi članice drugih letalskih organizacij, kot so ECAC, JAA, EUROCONTROL in GASR.

Evropsko konferenco civilnega letalstva trenutno sestavlja 42 držav članic, ki zajemajo celotno EU-27. Njen cilj je spodbujati stalen razvoj varnega, učinkovitega in trajnega evropskega sistema zračnega prometa. Konferenca ECAC izdaja *resolucije, priporočila in politične izjave*, ki naj bi jih njene države članice uveljavile. V nasprotju z organizacijo ICAO ni niti oblikovalka predpisov.

Skupni letalski organi (JAA) je bil pridružen organ konference ECAC. Naloge tega organa so vključevale sprejemanje predpisov, in dejansko je organ razvil skupne letalske zahteve (JAR) za načrtovanje in izdelavo zrakoplovov, operacije in vzdrževanje zrakoplovov ter licenciranje letalskega osebja. Vendar pa skupne letalske zahteve podobno kot standardi in priporočene prakse ICAO niso bile pravno zavezujoče, dokler jih države niso prenesle v svoj pravni red. Prenos funkcij, ki jih je prej opravljala organizacija JAA, na Agencijo gre že proti koncu.

Organizacija EUROCONTROL (ki danes vključuje 38 držav, vključno s Črno goro) se zdaj posveča predvsem zagotavljanju storitev, osrednjih funkcij, usposabljanju, raziskavam ter načrtovanju in upravljanju skupnih razvojnih programov. Pred letom 2004 je organizacija EUROCONTROL tudi sprejemala predpise (in sicer je sprejela in objavila varnostne zahteve EUROCONTROL – ESARR) z enakimi značilnostmi, kot jih imata organizaciji ICAO in JAA. Povedano drugače, medtem ko je uradna funkcija sprejemanja predpisov, tj. sprejemanje odločitev, ki bi morale biti zavezujoče za države članice organizacije EUROCONTROL, domena Stalne komisije organizacije EUROCONTROL, pa zaradi medvladne narave tovrstne organizacije ne obstajajo nobeni dejanski mehanizmi za izvajanje zakonodaje.

Potem ko je zakonodajalec EU sprejel zakonodajni paket o „enotnem evropskem nebu“ (SES), je organizacija EUROCONTROL prevzela odgovornost, podpirati Evropsko komisijo pri razvoju izvedbenih pravil za področji ANS in ATM, temelječih na „mandatih“, ki jih izda Komisija sama.

Poleg tega organizacija EUROCONTROL ni bila nikoli pristojna za certificiranje sistemov ali potrjevanje organizacij (zlasti vključno z njihovimi sistemi varnega upravljanja).

Leta 1996 je več evropskih držav ustanovilo Skupino regulatorjev letališke varnosti (GASR), prostovoljno organizacijo brez formalne institucionalne identitete, ki si z vzajemnim sodelovanjem prizadeva usklajevati urejanje varnosti letališč, kar zajema letališko infrastrukturo in letališke operacije. Cilji, pravni status in rezultati skupine GASR, ki trenutno vključuje 28 držav članic, so podobni ciljem, pravnemu statusu in rezultatom organizacij ICAO, JAA in EUROCONTROL na področju urejanja varnosti.

Če povzamemo, nobeni predpisi, standardi ali zahteve, ki jih sprejme in objavi katera koli zgoraj navedena medvladna organizacija, se ne začnejo uporabljati takoj, razen če se prenesejo v zakonodajo na nacionalni ravni.

Poleg tega ni bila nobena od teh organizacij nikoli pristojna za izdajanje certifikatov ali potrdil niti ni imela izvršilnih pooblastil po inšpekcijskih pregledih standardiziranja.

V nasprotju s tem ima agencija EASA na podlagi osnovne uredbe št. 1592/2002 tri glavne naloge:

- a) sprejemanje predpisov, vključno z razvojem „mnenj“, naslovljenih na Komisijo, kar bo pripeljalo do izvedbenih pravil, ki se bodo uporabljala takoj in bodo pravno zavezujoča na ozemlju EU-27 + 4, ne da bi jih bilo treba prenesti na nacionalni ravni;
- b) izdajanje certifikatov in potrdil neposredno (za primere, navedene v osnovni uredbi) ali prek pristojnih letalskih organov, imenovanih na nacionalni ravni;
- c) preverjanje kakovosti in standardiziranja z inšpekcijskimi pregledi pristojnih organov in poročanje Komisiji, katere izvršilna pooblastila ima.

Agencija je leta 2003 prevzela odgovornost za plovnost in okoljsko neoporečnost letalskih proizvodov. Predlog<sup>7</sup> za razširitev njenih pristojnosti na zračne operacije, letalske posadke in varnost operaterjev iz tretjih držav je trenutno v postopku soodločanja.

Če predpostavimo, da bo sklep takega postopka v EU-27 + 4 pozitiven:

- bo urejanje varnosti številnih področij letalstva del pravnega reda EU (tj. ne bo nobene potrebe po nacionalnem prenosu predpisov; izvršilne naloge se po potrebi porazdelijo na centralni, nacionalni in lokalni ravni);
- se bo upravljanje zračnega prometa (ATM) in navigacijske službe zračnega prometa (ANS) še naprej urejalo z enotnim evropskim nebom, katerega značilnosti niso popolnoma skladne z osnovno uredbo agencije EASA;
- pravna ureditev varnosti letališč pa bo še naprej nacionalna naloga, čeprav bo temeljila na mednarodnih standardih in zahtevah, ki jih razvijajo številne organizacije (npr. ICAO, GASR).

### 2.3.2.3 Razdrobljen regulativni okvir

Večina zainteresiranih strani, s katerimi se je posvetovala družba ECORYS med predhodno presojo učinkov, se je na splošno strinjala ali delno strinjala s težavami, opredeljenimi v odstavkih 2.3.2.1 in 2.3.2.2 zgoraj. Čeprav se vse stranke niso strinjale, da predpisi ICAO ne bodo zavezujoči v vseh primerih, so soglašale, da obstaja veliko možnosti za njihovo različno razlago in počasno izvajanje v nacionalni zakonodaji.

Povezana tema je, da so številne zainteresirane strani ocenile, da so nekateri predpisi ICAO zastareli (zlasti na področju letališč), saj namenjajo glavno pozornost predvsem strojni opremi (razsvetljavi, označbam na vzletno-pristajalni stezi itd.), ne obravnavajo pa „mehkejših“ vprašanj, kot so operacije, postopki in nadzorni procesi, ki postajajo vse pomembnejši.

To dojemanje zainteresiranih strani, kot je ugotovila družba ECORYS leta 2005, je bilo zaznati tudi pri projektu SESAR, ki je v odstavku 5.2.4.1 svojega „Rezultata 3“ (DLM-0612-001-01-00), objavljenega julija 2007, navedel, da evropska zakonodaja civilnega letalstva potrebuje vseevropski varnostni regulativni okvir za upravljanje sprememb, ki vzpostavlja stabilne postopke in sodelovalne procese. Za podporo razvoju tega okvira in zagotavljanje uspešnega izvajanja sprememb so bila v projektu SESAR opredeljena tri glavna priporočila:

---

<sup>7</sup> COM(2005) 579 konč. z dne 16. novembra 2005, ki ga je sprejela Evropska komisija.

- Evropska unija in države članice EU morajo imenovati regulativni organ za varnost na evropski ravni, ki bi deloval tudi kot regulativni vmesnik za upravljanje sprememb in bi vzajemno deloval s SESAR JU, ki ga je treba ustanoviti najpozneje do konca faze opredelitve projekta SESAR;
- imenovani evropski regulativni organ za varnost mora razviti postopek (pregleda) upravljanja sprememb in po potrebi predlagati spremembe evropske zakonodaje o civilnemu letalstvu ter obstoječih zahtev in ureditve v zvezi z varnostjo;
- organizacija EUROCONTROL mora usklajeno razviti svetovalno gradivo za podpiranje učinkovitega izvajanja upravljanja sprememb. To mora biti skladno z obstoječo evropsko zakonodajo o civilnem letalstvu in varnostnimi zahtevami, kar zagotavlja enotnost.

Agencija ugotavlja, da se iz zgornjih priporočil, ki jih je razvil projekt SESAR, priznava sedanja zakonodajna razdrobljenost. Poleg tega je jasno, da mora biti predlagani zakonodajni organ enoten, pri čemer za organizacijo EUROCONTROL ni predvidena nobena zakonodajna vloga.

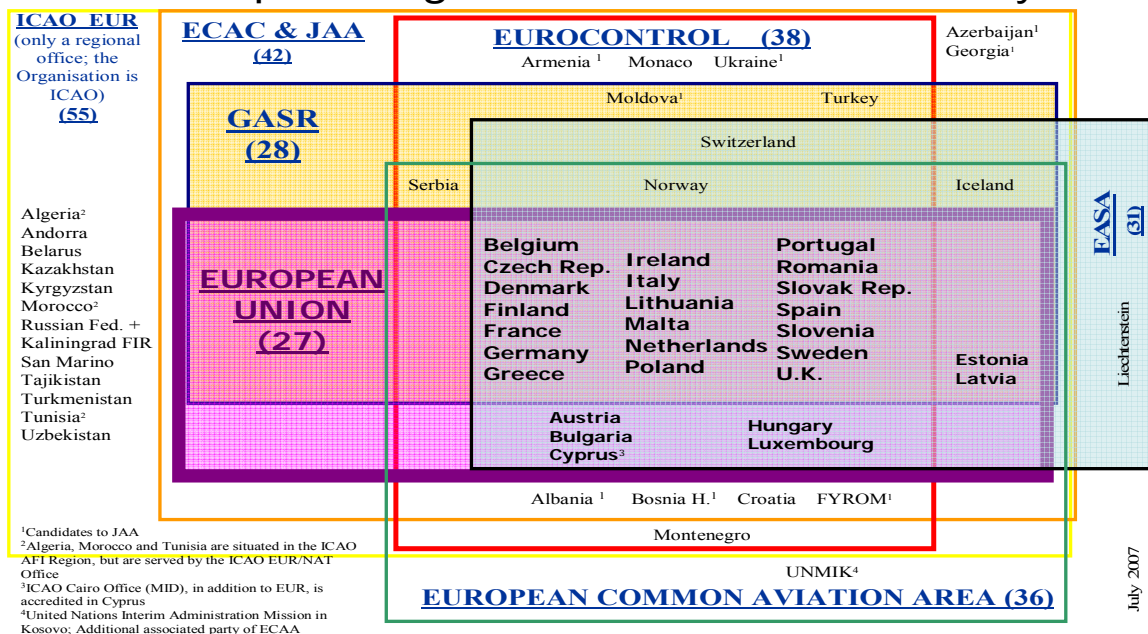
Podobno je Skupina na visoki ravni, ki jo je konec leta 2006 ustanovil komisar za promet Jacques Barrot, v svojem Priporočilu št. 1 iz končnega poročila, predstavljenega julija 2007, zapisala, da je razdrobljenost največja ovira za izboljšanje učinkovitosti evropskega letalskega sistema. Ker je to mogoče obravnavati samo na evropski ravni, je Skupina na visoki ravni priporočila okrepitev vloge Evropske skupnosti in metode Skupnosti kot edinega sredstva, ki bi določalo ureditvene agende za evropsko letalstvo. To mora odpraviti tudi prekrivanje med EU in drugimi regulativnimi postopki, kar zagotavlja neodvisne strukture za ureditev in zagotavljanje storitev ter dejstvo, da se dejavnosti uravnavanja varnosti izvajajo neodvisno od drugih oblik uravnavanja (npr. gospodarskih ali finančnih). Še bolj eksplicitno, Skupina na visoki ravni je v svojem Priporočilu št. 6 predlagala, naj se organizacija EUROCONTROL osredotoči na potrebne vseevropske funkcije, zasnovo mreže upravljanja zračnega prometa (ATM) in podporo ureditvi, kakršno zahtevajo Evropska komisija in države članice, odgovornost za dejavnosti urejanja varnosti pa naj se prenese na agencijo EASA. Nazadnje, Skupina na visoki ravni je v svojem Priporočilu št. 8 od Komisije zahtevala, naj agencijo EASA pooblasti kot edini instrument EU za urejanje varnosti v letalstvu, vključno z letališči in upravljanjem zračnega prometa. **Če povzamemo, težave, ki izhajajo iz trenutno razdrobljenega varnostnega regulativnega okvira in pravnih pomanjkljivosti medvladnega pristopa, prepozna ne samo Agencija, temveč tudi zainteresirane strani, projekt SESAR in Skupina na visoki ravni.**

### *2.3.3 Organizacije in procesi na nacionalni ravni*

#### *2.3.3.1 Ločitev varnostnega nadzora*

Skupina regulatorjev letališke varnosti (GASR) danes vključuje 28 držav, kot je prikazano v diagramu 8 spodaj:

## European Organisations for aviation safety



**Diagram 8: Članstvo v skupini GASR glede na druge evropske organizacije**

### LEGENDA

European Organisations for aviation safety = Evropske organizacije za varnost v letalstvu

ICAO EUR (only a regional office; the Organisation is ICAO) (55) = ICAO EUR (samo regionalni urad; Organizacija je ICAO) (55)

Algeria<sup>2</sup> = Alžirija<sup>2</sup>

Andorra = Andora

Belarus = Belorusija

Kazakhstan = Kazahstan

Kyrgyzstan = Kirgizistan

Morocco<sup>2</sup> = Maroko<sup>2</sup>

Russian Fed. + Kaliningrad FIR = Ruska fed. + Kaliningrad FIR

San Marino = San Marino

Tajikistan = Tadžikistan

Turkmenistan = Turkmenistan

Tunisia<sup>2</sup> = Tunizija<sup>2</sup>

Uzbekistan = Uzbekistan

<sup>1</sup> Candidates to JAA = <sup>1</sup> Kandidatke za JAA

<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> Alžirija, Maroko in Tunizija so v regiji ICAO AFI, vendar uporabljajo urad ICAO EUR/NAT

<sup>3</sup> ICAO Cairo Office (MID), in addition to EUR, is accredited in Cyprus = <sup>3</sup> Urad ICAO Kairo (MID) je poleg EUR akreditiran na Cipru

<sup>4</sup> United Nations Interim Administration Mission in Kosovo; Additional associated party of ECAA = <sup>4</sup> Misija začasne uprave Združenih narodov na Kosovu; dodatna pridružena stranka ECAA

ECAC & JAA (42) = ECAC in JAA (42)

GASR (28) = GASR (28)

EUROPEAN UNION (27) = EVROPSKA UNIJA (27)

EUROCONTROL (38) = EUROCONTROL (38)

Armenia<sup>1</sup> = Armenija<sup>1</sup>

Monaco = Monako

Ukraine<sup>1</sup> = Ukrajina<sup>1</sup>

Moldova<sup>1</sup> = Moldavija<sup>1</sup>

Turkey = Turčija

Switzerland = Švica

Serbia = Srbija



Norway = Norveška  
 Iceland = Islandija  
 Belgium = Belgija  
 Czech Rep. = Češka  
 Denmark = Danska  
 Finland = Finska  
 France = Francija  
 Germany = Nemčija  
 Greece = Grčija  
 Ireland = Irska  
 Italy = Italija  
 Lithuania = Litva  
 Malta = Malta  
 Netherlands = Nizozemska  
 Poland = Poljska  
 Portugal = Portugalska  
 Romania = Romunija  
 Slovak Rep. = Slovaška  
 Spain = Španija  
 Slovenia = Slovenija  
 Sweden = Švedska  
 UK = Združeno kraljestvo  
 Austria = Avstrija  
 Bulgaria = Bolgarija  
 Cyprus<sup>3</sup> = Ciper<sup>3</sup>  
 Hungary = Madžarska  
 Luxembourg = Luksemburg  
 Albania<sup>1</sup> = Albanija<sup>1</sup>  
 Bosnia H<sup>1</sup> = Bosna in Hercegovina<sup>1</sup>  
 Croatia = Hrvaška  
 FYROM<sup>1</sup> = NJRM<sup>1</sup>  
 Montenegro = Črna gora  
 UNMIK<sup>4</sup> = UNMIK<sup>4</sup>  
 EUROPEAN COMMON AVIATION AREA (36) = SKUPNI EVROPSKI ZRAČNI PROSTOR (36)  
 Azerbaijan<sup>1</sup> = Azerbajdžan<sup>1</sup>  
 Georgia<sup>1</sup> = Gruzija<sup>1</sup>  
 Iceland = Islandija  
 Estonia = Estonija  
 Latvia = Latvija  
 EASA (31) = EASA (31)  
 Liechtenstein = Lihtenštajn  
 July 2007 = julij 2007

25 držav članic skupine GASR spada tudi v EU-27 + 4, tako imenovani „sistem EASA“. Sistem EASA pa vključuje 31 držav. Izmed šestih držav<sup>8</sup>, ki so del sistema EASA, ne pa skupine GASR, je v enem primeru (Ciper) Ministrstvo za promet odgovorno tudi za upravljanje in operacije letališč. Med pripravo te presoje učinkov predpisov niso bili odkriti nobeni dokazi, da v tej državi obstaja ločena funkcija za nadzor letališke varnosti. Povezan mogoči učinek predlagane politike je analiziran v odstavku 2.8 spodaj.

### *2.3.3.2 Operativne funkcije, ki jih opravljajo javni organi*

Leta 2007 je skupina GASR opravila raziskavo med svojimi 28 člani, da bi zbrala informacije o načinih, na katere je letališki sektor organiziran na celini. Iz rezultatov je zlasti razvidno, da so v številnih primerih javni organi (ministrstvo za promet, lokalne občinske uprave, regionalne uprave), organi javnega interesa (npr. gospodarske zbornice) ali podjetja v državni lasti

<sup>8</sup> Avstrija, Bolgarija, Ciper, Madžarska, Lihtenštajn in Luksemburg.

odgovorna za operacije in upravljanje letališč, v drugih pa so za izvajanje posebnih dejavnosti, povezanih tudi s predlaganimi bistvenimi zahtevami za letališko varnost, odgovorni organi. Najpomembnejše ugotovitve iz navedene raziskave, izmed katerih bodo nekatere morale biti vključene v to presojo, so povzete v preglednici 12 spodaj:

<b>Kateri subjekt je odgovoren za izvajanje nekaterih dejavnosti na letališčih</b>				
<b>Kategorija</b>	<b>Glavne ugotovitve skupine GASR</b>	<b>Povezane bistvene zahteve</b>	<b>Zahteva analizo vpliva</b>	
			<b>D/N</b>	<b>Opombe</b>
Letališke operacije	V različnih primerih jih opravljajo različni subjekti, na primer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• regionalna vlada</li> <li>• lokalna občinska uprava</li> <li>• gospodarska zbornica</li> <li>• državno trgovsko podjetje</li> <li>• podjetje v državni ali zasebni lasti</li> </ul>	Poglavje B	Ne	Bistvene zahteve so neodvisne od obvezujoče narave upravljavca letališča.
	Neposredna državna odgovornost: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estonija (nekateri)</li> <li>• Italija (nekaj manjših primerov)</li> <li>• Norveška (nekateri)</li> <li>• Švedska (nekateri)</li> <li>• Grčija (ne vse)</li> </ul>	Poglavje B	<b>Da</b>	Samo če funkcija varnostnega nadzora ni ločena (odst. 2.8). Ne zadeva nobene od držav članic skupine GASR. Samo ena (tj. Ciper) morda prizadeta med EU-27 + 4.
Načrt letališča za primere nesreč	Očitno je v majhnem številu primerov ta načrt vključen v lokalni načrt za primere nesreč, npr. na Danskem, v Estoniji, Franciji (Préfet), Litvi.	B.1.f	Ne	Vsekakor je upravljevalnik letališča vedno vključen in ima vzpostavljene postopke za ukrepanje v nujnih primerih.
	V majhnem številu primerov odgovornost organa in ne upravljavca (npr. v Italiji).			
Lokalni načrt za primere nesreč	Zahteva se v veliki večini držav	C.3	Ne	Se že izvaja v večini primerov.
Reševalna služba in gasilci na letališču	V večini primerov na velikih letališčih jih zagotavlja upravljevalnik letališča. Izjemi sta Grčija in Italija.	B.1.g	Ne	Besedilo bistvene zahteve od upravljavca zahteva „dokazovanje“.

### **Preglednica 12: Povzetek raziskave GASR (2007)**

Če povzamemo, v tej presoji učinkov predpisov si pozornost zasluži samo potreba po vzpostavitvi ločene (vsaj na funkcionalni ravni) odgovornosti za varnostni nadzor.

#### 2.3.3.3 Sedanja prizadevanja za nadzor letališke varnosti

Leta 2006 so službe Komisije prek kolegov iz Skupine regulatorjev letališke varnosti (GASR) zbrale nekaj informacij o vseh prizadevanjih, ki so potrebna za celoten nabor regulativnih dejavnosti za letališko varnost. Informacije, kot so jih službam Komisije potrdili kolegi iz skupine GASR, so predstavljene v preglednici 13 spodaj:

Št.	Država	Certificirana (ali ki bodo v skladu z načrti kmalu certificirana) letališča	Ekvivalent polnega delovnega časa (EPDČ)		
			Politika in sprejemanje predpisov	Certificiranje in nadzor	Skupaj strokovnega osebja
1	Belgija	6	1	4	5
2	Češka	9	0,5	1,5	2
3	Danska	36	1	5	6
4	Estonija	11	2	2	4
5	Finska	28	1	3	4
6	Francija	70	7	122	129
7	Irska	28	1	2	3
8	Italija	50	10	25	35
9	Latvija	8	0,5	1,5	2
10	Nizozemska	14	10	6	16
11	Portugalska	50	1	5	6
12	Romunija	33	5	8	13
13	Slovaška	8	1	2 + 1	4
14	Slovenija	67	0,5	2	2,5
15	Španija	42	3	7	10
16	Švedska	99	4	8	12
17	Združeno kraljestvo	142	6	14	20
SKUPAJ		701	54,5	219	273,5

### Preglednica 13: EPDČ, ki se trenutno uporablja za urejanje varnosti letališč

Podatki iz preglednice 13 zgoraj so približni in delni. Vseeno pokrivajo vrsto različnih primerov, kot so „majhne“ in „velike“ države ter različne kulturne tradicije. Splošno mnenje je, da so taki podatki zadosten vzorec za oceno števila EPDČ za urejanje varnosti letališč po veljavni zakonodaji na ravni EU-27 + 4, kot je potrebno in zadostno v tej presoji učinkov predpisov v skladu z načelom sorazmerne analize.

V Združenem kraljestvu je na področju politike in sprejemanja predpisov trenutno zaposlenih šest EPDČ. Podobno število je v Franciji. Druga skrajnost je, da sta v latvijski upravi za civilno letalstvo na voljo samo dva strokovnjaka za urejanje letališke varnosti (tj. sprejemanje predpisov + certificiranje + stalen nadzor). Zato se ocenjuje, da se lahko v „majhni“ državi za sprejemanje predpisov o letališčih na leto porabi le približno 0,5 „ekvivalenta polnega delovnega časa“ (EPDČ). Za sprejemanje predpisov o letališki varnosti je 17 držav v letu 2006 v povprečju zaposlovalo približno 54,5 EPDČ, kar ustreza 3,2 EPDČ na državo. Zaposlitev enakega povprečja 3,2 EPDČ v vsaki od držav EU-27 + 4 bo pripeljala do skupaj 99 EPDČ za sprejemanje varnostnih predpisov v zvezi z letališči na ravni celine.

Približno 219 EPDČ je bilo uporabljenih za certificiranje in nadzor 701 letališča v 17 državah. Zato ( $701/219 = 3,2$ ) je na podlagi sedanje zakonodaje v povprečju en sam EPDČ v pristojnem organu potreben za certificiranje in nadzor nekaj več kot treh letališč: to vrednost 3,2 letališča na inšpektorja je mogoče šteti za sedanji „dejavnik produktivnosti“ v naslednjih delih te presoje učinkov predpisov.

Zelo grobo ekstrapolacijo teh podatkov za celotno EU-27 + 4 je mogoče opraviti ob predpostavki, da obstaja približno 41 letališč (ki jih je treba certificirati) na državo (tj. 701/17), in zato skupaj 1 271 za navedeno območje. Če to število delimo s 3,2, je posledično število potrebnih EPDČ približno 400.

**Zato se bodo v tej presoji učinkov predpisov uporabljale naslednje ocene kot „izhodišče“ (tj. sedanje stanje), glede na katero se bo ocenjeval vpliv prihodnjih možnosti:**

- **99 EPDČ je potrebnih za sprejemanje predpisov na podlagi sedanje zakonodaje (tj. vzporedni prenos mednarodnih zahtev v zakonodajo posameznih držav);**
- **en EPDČ je potreben za certificiranje in nadzor 3,2 letališča na podlagi sedanjih pravil (tj. operacij in upravljanja, pregledanega na posameznem letališču), kar pomeni 400 EPDČ v EU-27 + 4.**

#### *2.3.4 Sklepi in utemeljitev za intervencijo na ravni EU*

Če povzamemo, opredeljene in analizirane težave utemeljujejo intervencijo na ravni EU za:

- izboljšanje varnosti na letališčih ali v njihovi bližini, kjer se je v zadnjem desetletju zgodilo približno 75 % vseh letalskih nesreč, ki so samo v Evropi zahtevale 743 življenj;
- izboljšanje varnosti tudi na letališčih, odprtih za javno uporabo splošnega letalstva, katerega letno število nesreč je primerljivo s številom nesreč komercialnega zračnega prevoza z velikimi letali, če ni celo večje;
- znižanje stroškov, izhajajočih iz letalskih nesreč in incidentov, ki jih vsaj delno povzročijo letališki dejavniki (infrastruktura, oprema, operacije) v EU-27 + 4, ki jih je mogoče oceniti na približno 1 164 milijonov EUR (2006) na leto;
- napredovanje k doslednemu in nerazdrobljenemu varnostnemu regulativnemu okviru za EU-27 + 4, ki je jasno ločen od zagotavljanja storitev in neodvisnih preiskav nesreč ter drugih oblik urejanja ali javne intervencije (npr. financiranja);
- utemeljitev regulativnega okvira na pravni podlagi, ki je trdnejša, skladnejša in enotnejša od predpisov ali standardov, ki jih sprejmejo in objavijo medvladne organizacije;
- podpiranje vseevropskega projekta SESAR od vsega začetka, tako da se mu ponudi en sam varnostni zakonodajalec, s katerim vzajemno deluje;
- doseganje ekonomije obsega pri sprejemanju predpisov o varnosti in interoperabilnosti letališč, kar danes zahteva 99 EPDČ v splošnem okviru racionalizacije stroškov urejanja varnosti.

## **2.4 Cilji in kazalniki**

### *2.4.1 Cilji*

Nameravana razširitev sistema EASA obravnava težave, ki so v zvezi z letališči povezane s sedanjo organizacijo sprejemanja varnostnih predpisov in pomanjkanjem standardizacije pri varnostnem nadzoru, ki ga izvajajo pristojni organi.

Opređeljene cilje je mogoče razvrstiti glede na tri stopnje, ki jih službe Komisije navadno uporabljajo za presojo učinkov, in to so:

- **splošni cilji**, ki predstavljajo splošne obširne cilje politike;
- **posebni cilji**, ki so bolj neposredni cilji načrtovane zakonodajne pobude in prispevajo k doseganju splošnih ciljev. Na splošne in posebne cilje vplivajo dejavniki, na katere Komisija ali Agencija nimata neposrednega vpliva in jih je zato včasih težko izmeriti;
- **operativni cilji**, ki so povezani z natančnimi rezultati predloga in jih je mogoče oceniti ali celo izmeriti z ustreznimi kazalniki.

Cilji in kazalniki za razširitev sistema EASA na urejanje varnosti in interoperabilnosti letališč so v nadaljevanju predstavljeni v odstavkih od 2.4.2 do 2.4.5.

### *2.4.2 Splošni cilji*

Splošni družbeni cilji Evropske komisije, kakor so opisani v programu dela Komisije in Letni strategiji politike<sup>9</sup> ter zato splošno temeljijo na „lizbonski strategiji“, so:

- Evropo usmeriti na pot *blaginje*, kar poleg tega, da gradi notranji trg (kar vključuje lajšanje mobilnosti delovne sile), temelječ na pošteni konkurenci, vključuje tudi večjo zmogljivost in učinkovitost prometnega sistema, podpiranje projekta SESAR ter znižanje stroškov nesreč in incidentov ter stroškov, povezanih z urejanjem varnosti (ekonomija obsega pri sprejemanju predpisov bo v grobem sorazmerna s številom letališč na področju uporabe zakonodaje EU);
- okrepiti zavezanost Evrope *solidarnosti*, kar vključuje zagotavljanje enake ravni zaščite državljanov na ozemlju EU-27 + 4, vključno z vsemi letalci, ki delujejo na letališčih, „odprtih za javno uporabo“;
- okrepiti *zaščito* državljanov v smislu *varnosti* in prometno varnost;
- odražati in spodbujati te cilje zunaj meja EU z *močnejšim glasom v svetu*, ali kot v primeru sistema EASA (tj. EU-27 + 4, vendar odprtem za več pristopov) z razširitvijo izvajanja zakonodaje EU na sosednje države.

### *2.4.3 Posebni cilji*

Posebni cilji so povezani s posebnimi cilji zračnega prometa, ki jih podpirajo tudi druge pobude, kot je oblikovanje enotnega evropskega neba. Podrobneje, te posebne cilje je mogoče izluščiti iz Bele knjige o evropski prometni politiki, objavljeni leta 2001, in njenega vmesnega pregleda<sup>10</sup>, objavljenega leta 2006. Razširitev sistema EASA je dejansko tesno povezana z nekaterimi izmed teh posebnih ciljev, od katerih so v nadaljevanju povzeti tisti, ki se izvajajo:

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

<sup>10</sup> COM(2006) 314 konč. z dne 22. junija 2006 – „Naj Evropa ostane v gibanju: trajnostna mobilnost za našo celino“, objavljena na spletni strani [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)

- razpoložljivost cenovno dostopnih in visokokakovostnih prometnih rešitev za prispevanje k nemotenemu pretoku ljudi, blaga in storitev na podlagi skupnih predpisov, ki se enotno uporabljajo in pokrivajo vsa področja letalstva;
- omogočati visoko stopnjo mobilnosti tudi podjetjem, kar pomeni enotne in enake pogoje na notranjem trgu, kjer nikjer v EU-27 + 4 ne obstajajo ovire za ustanovitev ali razširitev komercialnih podjetij;
- spodbujanje minimalnih enotnih delovnih standardov, vključno z boljšo usposobljenostjo osebja;
- varovati varnost in zaščito potnikov in državljanov, pri čemer so državljani dejansko glavni cilj predlagane pobude, vključno z zniževanjem stroškov, povezanih z nesrečami in incidenti med vožnjo po tleh in mirovanjem;
- povečati učinkovitost in trajnost prometnega sistema, kar vključuje ekonomijo obsega in racionalizacijo stroškov povezanega javnega sektorja (npr. nadzor nad skupnim številom EPDČ, ki so potrebni v javnem sektorju; prenos tehničnih predpisov na raven specifikacij Skupnosti; organi za ugotavljanje skladnosti za manjša podjetja itd.);
- uvajanje inovacij (npr. satelitske navigacije), ki bi lahko izboljšale zaščito državljanov povesod, ob znižanju povezanih stroškov za uvedbo (npr. manj zemeljske opreme);
- lajšanje razvoja tehnologije z omejitvijo nepotrebno omejevalnih zavezujočih predpisov;
- postaviti EU med svetovne voditelje s sodelovanjem v mednarodnih organizacijah in razširjanjem področja uporabe posebne zakonodaje EU.

#### *2.4.4 Operativni cilji*

Očitno je, da so pričakovani cilji razširitve sistema EASA tesno povezani s težavami, analiziranimi v prejšnjem odstavku 2.3. Namen izbrane politike je dejansko odpraviti ali ublažiti sedanje težave in pripeljati do izboljšanja. Zato v zvezi z njimi kot takimi obstaja tudi močna povezava z vplivi, ki opisujejo pričakovane učinke intervencije, ki jih je nato mogoče spremljati in naknadno oceniti (tj. odgovoriti na vprašanje: „Ali ima intervencija za posledico uresničitev ciljev, kakor so bili opredeljeni na začetku?“).

Operativni cilji so zato povezani s konkretnimi ukrepi, povezanimi s predlagano intervencijo EU. Zato so njihovi dosežki opazni ali celo izmerljivi in jih je mogoče neposredno pripisati izvedenemu ukrepu. Ti opazni/izmerljivi operativni cilji so predvsem:

- spremembe osnovne uredbe EASA št. 1592/2002, ki jih opravi evropski zakonodajalec;
- objava skupnih izvedbenih predpisov za letališča in upravljavce letališč ter objava specifikacij Skupnosti;
- ustanovitev delovne organizacije;
- stalno spremljanje letališke varnosti;
- vzdrževanje tesnih odnosov s projektom SESAR;
- pojav upravljavcev letališč na trgu, ki so imetniki enega samega certifikata in upravljajo več kot eno letališče;
- vzpostavitev in izvajanje inšpekcijskih pregledov standardiziranja na letališkem področju.

### 2.4.5 Kazalniki

Opredeliti je mogoče tri različne stopnje kazalnikov:

- kazalniki *izida*: izraženi so v smislu končnega zelenega vpliva na družbo. Po navadi se merijo s splošnimi kazalniki, nanje pa lahko vplivajo številni drugi kazalniki ali politike (npr. letališka varnost); v nekaterih primerih bo težko, če sploh mogoče povezati te rezultate z razširitvijo pristojnosti agencije EASA na letališča;
- kazalniki *rezultatov*: tj. neposredni cilji predlagane politike, ki jo je treba uresničiti za dosego splošnega cilja. Izraženi so v neposrednih in kratkoročnih učinkih ukrepov v okviru možnosti politike, tudi nanje pa lahko vplivajo druge politike (npr. politika SES, katere namen je prav tako izboljšanje varnosti v letalstvu);
- kazalniki *dosežkov*: tj. točno določeni ukrepi ali neposredni učinki, ki naj bi jih proizvedla politika, predlagana v mnenju Agencije o tej zadevi. Izvršitev je pod neposrednim nadzorom Komisije in jo je mogoče preprosto preveriti.

Kazalniki omogočajo spremljanje, ali so bili cilji doseženi in v kakšnem obsegu. Pomembno je, da se opredelijo vnaprej, saj bo to omogočilo oceno učinkov, ki jih povzroči predlagana intervencija politike. Kazalniki na ravni posebnih in splošnih ciljev so tesno povezani s težavami in pričakovanimi vplivi, operativni cilji pa imajo za posledico preprostejše in opaznejše kazalnike, povezane z izpolnjevanjem ukrepov. Kazalniki izida, ki so povezani s splošnimi cilji in jih predlaga Agencija, so predstavljeni v naslednji preglednici 14:

Opredeljene težave	Splošni cilji	Kazalniki izida
Potreba po izboljšanju varnosti v letalstvu na letališčih ali v njihovi bližini.	<i>Zaščita</i> državljanov: varnost prometa in letalstva.	Varnost na vseh letališčih, ki so odprta za javno uporabo.
Znižanje stroškov letalskih nesreč, ki jih vsaj delno povzročijo letališki dejavniki.	<i>Blaginja</i> : znižanje stroškov nesreč, ki jih vsaj delno povzročijo letališki dejavniki.	Stroški škode, ki jo povzročijo nesreče in incidenti med vožnjo po tleh in mirovanjem.
Potreba po zmanjšanju razdrobljenosti regulativnega okvirja.	<i>Močnejši glas v svetu</i> .	Vplivati na spremembo Priloge 14 ICAO.
	<i>Razširitev</i> sistema EASA prek meja EU-27 + 4.	Nove države, ki se pridružujejo agenciji EASA.
Potreba po utemeljitvi regulativnega okvira na trdni pravni podlagi.	<i>Blaginja</i> : izgradnja notranjega trga in spodbujanje mobilnosti delovne sile.	Pojav upravljavcev več letališč. Vzpostavitev skupnih shem usposobljenosti za letališko osebje, ki opravlja naloge, povezane z varnostjo v letalstvu.
	<i>Solidarnost</i> : državljanom zagotavljati enako raven zaščite po vsem ozemlju EU-27.	Standardizirana uporaba skupnih predpisov v EU-27 + 4 na največjem smotrnem številu letališč.
Potreba po podpiranju projekta SESAR od začetka z vidika urejanja varnosti.	<i>Blaginja</i> : podpirati projekt SESAR tako, da se mu ponudi jasen vmesnik za urejanje varnosti.	Vzpostavitev formalnega vmesnika SESAR – Agencija ob hkratnem upoštevanju ločevanja vlog.
Potreba po racionalizaciji prizadevanj za urejanje letališke varnosti.	<i>Blaginja</i> : znižanje stroškov, povezanih z ureditvijo letališke varnosti.	Izvajanje mehanizma EASA za urejanje letališke varnosti z uporabo precej manj kot 90 EPDČ. Čim bolj zmanjšati potrebo po sprejemanju predpisov na nacionalni ravni.

**Preglednica 14: Opredeljene težave, splošni cilji in kazalniki izida**

S težavami, analiziranimi v odstavku 2.3 zgoraj, so lahko povezani tudi posebni cilji. Ti cilji in kazalniki za spremljanje njihovega doseganja so predstavljeni v preglednici 15 spodaj:

Opredeljene težave	Posebni cilji	Kazalniki rezultatov
Potreba po izboljšanju varnosti v letalstvu na letališčih ali v njihovi bližini.	Poenotena uporaba skupnih predpisov.	Razširitev inšpekcijskih pregledov standardiziranja na področje letališč.
	Visokokakovostne prometne rešitve.	Sistemi upravljanja, ki jih izvajajo vsi pomembni upravljavci letališč.
	Zaščita varnosti potnikov, letalcev in državljanov.	Kazalniki letališke varnosti.
Stroški nesreč ali incidentov, ki nastanejo zaradi letaliških dejavnikov.	Znižanje stroškov, povezanih z nesrečami in incidenti med vožnjo po tleh in mirovanjem.	Stroški škode, ki jo povzročijo nesreče in incidenti med vožnjo po tleh in mirovanjem.
	Potreba po zmanjšanju razdrobljenosti regulativnega okvirja.	Področje uporabe zakonodaje EU, ki pokriva vsa področja letalstva.
Potreba po zmanjšanju razdrobljenosti regulativnega okvirja.	Skupna pravila EU o varnosti in interoperabilnosti letališč.	Sprejetje izvedbenih pravil za letališča in upravljavce letališč.
	Splošna interoperabilnost.	Vplivanje na razvoj Priloge 14 ICAO.
	Sodelovanje v mednarodnih organizacijah.	Stalno sodelovanje v dejavnostih skupine GASR.
	Razširitev področja uporabe posebne zakonodaje EU.	Novo države, ki se pridružujejo agenciji EASA.
	Izboljšana standardizacija načrtovanja in proizvodnje letališke opreme.	Uvedba predpisov za letališko opremo ter povezano načrtovanje in proizvodnjo.
	Potreba po utemeljitvi regulativnega okvira na trdni pravni podlagi.	Mobilnost zagotovljena tudi podjetjem.
Potreba po podpiranju projekta SESAR od začetka z vidika urejanja varnosti.	Standardi EU za boljšo usposobljenost osebja.	Vzpostavitev skupnih shem usposobljenosti za letališko osebje, ki opravlja naloge, povezane z varnostjo v letalstvu.
	Uvedba novih operativnih konceptov in tehnoloških inovacij (npr. satelitske navigacije).	Formalizacija zakonodajnega vmesnika. Pojasnitev okvira za certificiranje satelitske navigacije.
Potreba po racionalizaciji prizadevanj za urejanje letališke varnosti.	Ekonomija obsega in racionalizacija stroškov povezanega javnega sektorja.	Precej manj kot 90 EPDČ osebja Agencije za sprejemanje predpisov, standardizacijo in varnostno analizo za letališča. Osebje, ki je na voljo v pristojnih organih.
	Vključitev tehničnih predpisov v specifikacije Skupnosti in olajševanje razvoja tehnologije z omejitvijo nepotrebno omejevalnih zavezujočih predpisov.	Vključitev tehničnih predpisov v specifikacije Skupnosti.
	Pooblastitev organov za ugotavljanje skladnosti za certificiranje manjših letališč ali podjetij.	Sprememba osnovne uredbe za pooblastitev organov za ugotavljanje skladnosti.

**Preglednica 15: Opredeljene težave, posebni cilji in kazalniki rezultatov**



Končno, operativne cilje je mogoče povezati s številnimi podrobnimi opaznimi ali izmerljivimi kazalniki dosežkov, kot je predstavljeno v preglednici 16:

<b>Operativni cilji</b>	<b>Kazalniki dosežkov</b>
Sprememba osnovne uredbe za zajetje letališč.	Mnenje Agencije, predloženo Komisiji.
	Zakonodajni predlog, ki ga sprejme Komisija.
	Prvo branje Evropskega parlamenta.
	Stališče Sveta.
	Drugo branje Evropskega parlamenta.
	Sprejetje sprememb.
Objava skupnih izvedbenih predpisov za letališča in upravljavce letališč ter objava sprejemljivih sredstev skladnosti.	Objava 1. dokumenta NPA o izvedbenih pravilih za letališča.
	Objava 1. dokumenta NPA o izvedbenih pravilih za upravljavce letališč.
	Objava 1. dokumenta CRD o izvedbenih pravilih za letališča.
	Objava 1. dokumenta CRD o izvedbenih pravilih za upravljavce letališč.
	Predložitev 1. mnenja o izvedbenih pravilih za letališča.
	Predložitev 1. mnenja o izvedbenih pravilih za upravljavce letališč.
	Objava 1. sklopa letaliških specifikacij Skupnosti.
Ustanovitev delovne organizacije.	Zaposlitev osebja za doseg petih enot za sprejemanje predpisov za ATM/letališča do leta 2008.
	Zaposlitev osebja za varnostno analizo dogodkov na letališčih.
	Zaposlitev osebja za inšpekcijske preglede standardiziranja na področju letališč do leta 2009.
	Imenovanje zunanjih revizorjev, ki lahko sodelujejo v inšpekcijskih pregledih standardiziranja na področju letališč.
	Vključitev letališke skupnosti v SSCC.
	Oblikovanje skupine z zunanjimi strokovnjaki za pripravo izvedbenih pravil.
	Akreditacija prvega organa za ugotavljanje skladnosti.
Stalno spremljanje letališke varnosti.	Vključitev analize letališke varnosti v letni pregled varnosti od leta 2008.
Povezava s projektom SESAR.	Ocena varnostnih rezultatov projekta SESAR.
En sam certifikat upravljavca letališča.	Pojav upravljavcev letališč na trgu, ki so imetniki enega samega certifikata in upravljajo več kot eno letališče.
Vzpostavitev in izvajanje inšpekcijskih pregledov standardiziranja na letališkem področju.	Vzpostavitev postopkov za standardiziranje na letališkem področju.
	Načrtovanje prve vrste inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki pokrivajo tudi letališko področje.
	Izvedba prvega inšpekcijskega pregleda, ki pokriva letališko področje.

**Preglednica 16: Opredeljene težave, operativni cilji in kazalniki dosežkov**

## **2.5 Razpoložljive možnosti**

### *2.5.1 Možnosti za predhodno presojo učinkov*

V predhodni presoji učinkov, navedeni v odstavku 1.3.3 zgoraj, ki so jo (s svetovalno družbo: ECORYS) leta 2005 opravile službe Komisije, je bilo obravnavanih pet splošnih alternativnih možnosti:

- A) „ne narediti nič“ (tj. brez spremembe situacije, pričakovane po prvi razširitvi funkcij agencije EASA: agencija EASA je odgovorna za plovnost, licenciranje letalskega osebja in letalske operacije; pristojni organi, imenovani na nacionalni ravni, so odgovorni za ANS, vključno z vseevropskimi ponudniki, in letališča);
- **B) postopoma razširiti sistem EASA v zvezi s sprejemanjem predpisov, certificiranjem in inšpekcijskimi pregledi standardiziranja na področja ATM, ANS in letališč;**
- C) razširiti mehanizem mandatov SES na organizacijo EUROCONTROL za urejanje letališke varnosti in organizaciji EUROCONTROL dodeliti tudi naloge na področju certificiranja in inšpekcijskih pregledov standardiziranja;
- D) oblikovati popolnoma novo evropsko agencijo za podpiranje Komisije pri urejanju varnosti ATM, ANS in letališč;
- E) „razširjeni“ agenciji EASA dodeliti (kot v možnosti B) tudi odgovornost za izvajanje posebnih operativnih funkcij ATM (npr. upravljanje pretoka zračnega prometa).

V tej študiji je bilo sklenjeno, da je možnost B najugodnejša na podlagi analize pričakovanih učinkov, ki jo je opravila svetovalna družba, in mnenj zainteresiranih strani, s katerimi so bila posvetovanja izvedena.

### *2.5.2 Možnosti, obravnavane v tej presoji učinkov predpisov*

Zgoraj navedenih možnosti A, C, D in E zato ni treba ponovno oceniti v tej presoji učinkov predpisov. Po drugi strani pa je treba za dejansko izvajanje možnosti B oceniti vsa druga pomembna vprašanja.

Dokument NPA. št. 6/2006 je dejansko vključeval devet vprašanj v zvezi s tem, med drugim ob predpostavki, da je bil končni cilj izvajati že utemeljeno in (od Komisije<sup>11</sup>) izbrano možnost B iz odstavka 2.5.1 zgoraj.

Izmed navedenih devetih vprašanj pa je vprašanje št. 2 dejansko vsebovalo dve ločeni temi: splošno ustreznost predlaganih bistvenih zahtev in alternativne možnosti za zahteve, ki obravnavajo reševalno službo in gasilce. Že v dokumentu CRD je bila analiza teh različnih tem razdeljena. Zato se šteje, da je skupno število vprašanj iz dokumenta NPA 10. Agencija meni, da štirih izmed teh desetih vprašanj ni treba nadalje analizirati z vidika presoje učinka.

Navedena so v preglednici 17 spodaj, vključno z razlogom, zaradi katerega se šteje, da nadaljnja analiza ni potrebna:

---

<sup>11</sup> COM(2005) 578 konč. z dne 15. novembra 2005.

Vprašanja v dokumentu NPA št. 6/2006		Razlogi, zakaj se alternativne možnosti ne obravnavajo
Št.	Besedilo	
1	Agencijo zanima, ali se zainteresirane strani strinjajo, da je vzpostavitev namenskih bistvenih zahtev na visoki ravni na ravni Skupnosti najboljši način za določitev varnostnih ciljev za urejanje varnosti letališč.	ES je to že ocenila prek družbe ECORYS (tj. primerjava možnosti B z možnostjo A = „ne narediti nič“). Nadaljnja analiza ni potrebna.
2 o BZ	Agencijo zanima, ali priložene bistvene zahteve dejansko izpolnjujejo zgoraj razvita merila in ali so dobra podlaga za urejanje varnosti in interoperabilnosti letališč ob upoštevanju predvidenega področja uporabe.	Kvalitativna ocena bistvenih zahtev. Opredeljena ni bila nobena ustrezna alternativna možnost.
5	Agencijo zanimajo stališča zainteresiranih strani v zvezi s: <b>a)</b> potrebo po podrobnih izvedbenih pravilih za olajšanje prikaza skladnosti z bistvenimi zahtevami, povezanimi s fizikalnimi značilnostmi in infrastrukturo majhnih letališč. <b>b)</b> potrebo po podrobnih izvedbenih pravilih za olajšanje prikaza skladnosti z bistvenimi zahtevami, povezanimi z delovanjem in upravljanjem majhnih letališč. <b>c)</b> – v tem okviru – z ustreznostjo ločevanja med velikimi in majhnimi letališči, ki je že predlagano v bistvenih zahtevah.	Velika večina zainteresiranih strani je zavrnila to možnost. Edina možnost: sorazmerna izvedbena pravila za vsa letališča (velika in majhna). Analiza alternativnih možnosti ni nujna. Vsa prihodnja izvedbena pravila bo spremljala ustrezna presoja učinkov predpisov.
6	Agencijo zanimajo stališča zainteresiranih strani v zvezi s: <b>a)</b> potrebo po zahtevanju certificiranja za preverjanje skladnosti z zahtevami, povezanimi s fizikalnimi značilnostmi in infrastrukturo majhnih letališč. <b>b)</b> potrebo po zahtevanju certificiranja za preverjanje skladnosti z zahtevami, povezanimi z delovanjem in upravljanjem majhnih letališč. <b>c)</b> – v tem okviru – z ustreznostjo ločevanja med velikimi in majhnimi letališči, ki je že predlagano v bistvenih zahtevah.	Velika večina zainteresiranih strani je zavrnila to možnost: certificiranje se zahteva za vsa letališča. Analiza alternativnih možnosti za majhna letališča ni potrebna.

**Preglednica 17: Vprašanja iz dokumenta NPA št. 6/2006, katerih vpliva ni treba podrobno analizirati**

Za preostalih šest vprašanj pa bi se, nasprotno, lahko predvidele alternativne možnosti. Take alternativne možnosti so našteje v preglednici 18 spodaj, njihov vpliv pa bo zato podrobno analiziran v odstavkih od 2.6 do 2.10.

Vprašanje v dokumentu NPA št. 6/2006		Tema	Alternativne možnosti		Analizirano v odstavku PUP
Št.	Zadeva		Id.	Opis	
2 o reševalnih službah in gasilcih	Zahteve za reševalne službe in gasilce (vključno z usposobljenostjo osebja)	Osebj reševalnih služb in gasilci	2A	Osebj reševalne službe in gasilce se ureja na splošno in ne posebej za letalstvo.	2.10
			2B	Posebna letalska shema za usposobljenost in zdravstvene zahteve za osebj reševalne službe in gasilce.	
			2C	Osebj reševalne službe in gasilce se ureja s skupnimi pravili za letalstvo, ki jih upravljajo pristojni organi, zlasti glede zdravstvene sposobnosti.	
3	Za letališča, ki niso odprta za javno uporabo, se uporabljajo skupna pravila	Področje uporabe skupnih pravil	3A	Skupna pravila EU se uporabljajo samo za letališča.	2.6
			3B	Skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo.	
			3C	Skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča (tudi če niso odprta za javno uporabo ali so zasebna).	
4 + 9	Urejanje letališke opreme	Letališka oprema	4A	Letališka oprema se ne ureja na ravni EU.	2.7
			4B	Skupna pravila EU (tj. ETSO) za „nestandardno“ opremo, ki se izvajajo z izjavo o skladnosti proizvajalca in izjavo o verifikaciji upravljavca letališča.	
			4C	Kot 4B, vendar se ne zahteva izjava o verifikaciji, saj je del postopka certificiranja letališč.	
7	Enotni certifikat ADOC	Postopek certificiranja	7A	Postopek certificiranja (ki vključuje infrastrukturo in upravljanje) se zahteva na vsakem letališču.	2.8
			7B	Poseben certifikat za infrastrukturo in opremo za vsako letališče in certifikat organizacije na ravni podjetja za vsa podjetja, ki upravljajo več letališč.	
			7C	Kot 7B, vendar samo takrat, kadar upravljavec zahteva „enotni“ certifikat.	
8	Vloga organov za ugotavljanje skladnosti		8A	Pooblaščeni organi za ugotavljanje skladnosti lahko poleg pristojnih organov certificirajo in nadzorujejo posebna manj kompleksna letališča. Vlagatelji se odločijo, kateremu certifikacijskemu subjektu pošljejo svoj zahtevek.	2.9
			8B	Pooblaščeni organi za ugotavljanje skladnosti lahko poleg pristojnih organov certificirajo in nadzorujejo vsa letališča. Vlagatelji se odločijo, kateremu certifikacijskemu subjektu pošljejo svoj zahtevek.	
			8C	Samo pooblaščeni organi za ugotavljanje skladnosti lahko certificirajo in nadzorujejo posebna manj kompleksna letališča.	
9	Preverjanje skladnosti za letališko opremo	Letališka oprema	Glej vrstico 4 + 9 zgoraj		

**Preglednica 18: Zadeve v dokumentu NPA št. 6/2006, odprte za različne možnosti**

## 2.6 Analiza učinkov področja uporabe skupnih pravil EU

### 2.6.1 Alternativne možnosti

V odstavku 2.5.2 zgoraj so bile opredeljene naslednje alternativne možnosti za področje uporabe skupnih predpisov EU za varnost letališč:

- 3A): skupna pravila EU se uporabljajo samo za letališča (tj. letališča, ki se uporabljajo za komercialni zračni promet);
- 3B): skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo;
- 3C): skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča (tudi če so zasebna in niso odprta za javno uporabo).

### 2.6.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

#### 2.6.2.1 Letališča

Sedanja različica (sprememba št. 9 z dne 15. junija 2006) **Priloge 14 ICAO** opredeljuje „letališče“ kot:

*„Določeno območje na tleh ali vodi (vključno z vsemi stavbami, obrati in opremo), namenjeno bodisi v celoti bodisi delno za prihode, odhode in gibanje zrakoplovov po tleh.“*

Opredelitev letališč organizacije ICAO bi se lahko štela za preširoko, odvisno od tega, kako se razlaga beseda „namenjeno“. Če izraz „namenjeno“ pomeni „prvenstveno posvečeno“, potem bodo vključena le splošno znana letališča. Če pa „namenjeno“ pomeni „pravno dovoljeno“, potem bi se za „letališča“ lahko šteli tudi številni drugi deli vode ali zemlje (npr. jezera na Finskem, zasnežena območja v Alpah, na katerih je dovoljeno izkrcavanje smučarjev iz helikopterjev, travnata polja v gorah, s katerih se spuščajo jadralni padalci, itd.).

Zato je bila zgornja opredelitev spremenjena v zakonodaji EU<sup>12</sup> z uvedbo koncepta „posebno prilagojena“, ki omejuje število krajev, zajetih v opredelitev letališč.

Na številnih izmed teh „posebno prilagojenih“ pristajališč, na primer danes v Sloveniji („majhni“ državi članici), je približno 60 letališč, vključno s kratkimi travnatimi pistami, ki se uporabljajo samo v rekreativnem letalstvu. V Italiji („veliki“ državi članici) jih je skupaj približno 400. V povprečju se predpostavlja, da obstaja približno 200 „posebno prilagojenih“ letališč na državo (vključno s tistimi, ki imajo najmanjše in najpreprostejše vzletno-pristajalne steze), kar pomeni približno 6 000 v EU-27 + 4. Druga možnost, ki jo lahko najdemo v Franciji, Nemčiji in na Švedskem, je, da so skoraj vsa letališča objavljena v uradnem zborniku letalskih informacij (*Aeronautical Information Publication – AIP*), in sicer znaša njihovo število v omenjenih državah 441, 394 in 154. V Italiji jih je v zborniku letalskih informacij objavljenih približno 100, obstaja pa še 300 „letalskih površin“. Na Poljskem, v veliki državi, predstavnici vzhodne Evrope, je v zborniku letalskih informacij vključenih 77 letališč. V teh

<sup>12</sup> Člen 2 Direktive Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36–45).

petih državam lahko tako skupaj naštejemo približno 1 466 letališč. Glede na podatke iz Statistične knjižice GD TREN iz leta 2006<sup>13</sup> znaša število prebivalstva v teh petih državah 249,439 milijona, kar pomeni, da je na milijon ljudi približno 5,88 letališča. Ista statistična knjižica navaja, da se število prebivalstva EU-27 + 4 ocenjuje na 503,5 milijona za leto 2006. Če uporabimo isto razmerje 5,88 na milijon, lahko s tem nadomestnim načinom ocenimo, da je skupno število letališč približno 3 000. O tej temi niso objavljeni nobeni uradni zbirni podatki. **Za namene te presoje učinka se predpostavlja, da je skupno število letališč 4 500** (tj. povprečje med 6 000 in 3 000).

---

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

Po drugi strani je bilo glede na statistične podatke organizacije EUROCONTROL<sup>14</sup> na 42 letališčih zabeleženih več kot 50 000 premikov v letu 2006, navedenih v spodnji preglednici 19:

Št.	Letališče	Št. premikov v letu 2006
1	Pariz/Charles de Gaulle	270 753
2	Frankfurt	244 467
3	London Heathrow	238 361
4	Madrid/Barajas	217 635
5	Amsterdam	217 561
6	München	203 785
7	Barcelona	163 857
8	Rim/Fiumicino	157 906
9	London/Gatwick	131 914
10	Kopenhagen/Kastrup	129 137
11	Dunaj	128 773
12	Milano/Malpensa	125 712
13	Zürich	124 189
14	Bruselj	123 736
15	Pariz/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	Atene	92 520
24	Helsinki-Vantaa	86 160
25	Praga/Ruzyne	80 164
26	Ženeva	79 235
27	Hamburg	78 679
28	Köln/Bonn	75 197
29	Stuttgart	75 106
30	Varšava/Okecie	72 259
31	Berlin-Tegel	68 714
32	Lizbona	68 211
33	Nica	68 198
34	Milano/Linate	64 891
35	Lyon/Sartolas	64 334
36	Edinburgh	62 448
37	Budimpešta/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

**Preglednica 19: Letališča z več kot 50 000 premiki v letu 2006**

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

Ker se pričakuje, da bo v prihodnjih letih promet naraščal skoraj enakomerno, je mogoče skupno število takih „velikih“ letališč z več kot 50 000 premiki na leto oceniti na približno 50. Vendar morajo biti vsa letališča, ki so odprta za redni komercialni zračni promet (ki je v Evropi vedno mednarodni zaradi izvajanja „sedme svoboščine“), certificirana v skladu z določbami ICAO, vključno z nekaterimi letališči (ki niso navedena v prejšnji preglednici), ki jih uporabljajo glavna mesta nekaterih držav članic EU, kot so baltske države, Bolgarija ali Romunija).

Poleg tega lahko z varnostnega vidika ena sama nesreča velikega sodobnega potniškega zrakoplova povzroči približno 100 žrtev, zato bi moral biti cilj skupnih pravil in regulativnega okvira zmanjšanje števila takih žalostnih dogodkov, ne glede na vrsto in obseg komercialnega prometa (tj. pogost čarterski ali redni).

Število letališč, pridruženih evropski podružnici Mednarodnega sveta letališč (ACI), ki je bilo ocenjeno z uporabo podatkovne zbirke navedene organizacije 2. avgusta 2006, znaša približno 350 v državah EU-27 + 4.

Glede na delovni osnutek (avgust 2006) Načrta letalske navigacije ICAO EUR je s kodo ICAO označenih 408 letališč.

Nazadnje, v zvezi z uporabo člena 4.1 Direktive Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti Komisija vsako leto v uradnem listu objavi seznam letališč, ki so odprta za komercialni zračni promet. Najnovejši seznam, ki pokriva EU-27, je bil objavljen 17. novembra 2006 na strani 13 *Uradnega lista C* 279. Iz tega vira je mogoče izpeljati podatke za preglednico 20:

<b>Letališča</b>	<b>Katerih letni promet je: večji od dveh milijonov potnikov ali 50 000 ton tovora</b>	<b>Eden do dva milijona potnikov ali od 25 000 do 50 000 ton tovora</b>	<b>Odperta za komercialni zračni promet</b>	<b>SKUPAJ</b>
EU-27 (podatki iz uradnega lista)	95	49	464	608
Ocene za Islandijo, Lihtenštajn, Norveško in Švico	5	11	76	92
<b>SKUPAJ</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**Preglednica 20: Število letališč, odprtih za komercialni zračni promet**

**Za to presojo učinkov predpisov se predpostavlja ocena 700 letališč, ki so na voljo za komercialni zračni promet z velikimi letali.**

Poleg tega je treba oceniti število letališč, „odprtih za javno uporabo“: tj. tudi za splošno letalstvo, zračni taksi ali dela v zraku v odsotnosti komercialnega zračnega prometa z velikimi letali. Izraz „odprto za javno uporabo“ še široko uporablja, vendar ga organizacija ICAO ni



opredelila. Kljub temu je bilo v podatkovno zbirko AIS organizacije EUROCONTROL 2. avgusta 2007 vključenih 2 145 letališč, kot je navedeno v preglednici 21 spodaj:

Država	LETALIŠČA					
	Javna	Zasebna	Vojaška	Skupna civilno-vojaška	Letalski klub	SKUPAJ
Avstrija	32	21	3	0	0	56
Belgija	7	13	17	1	0	38
Bolgarija	5	0	0	0	0	5
Ciper	3	0	1	0	0	4
Češka	67	13	0	2	5	87
Danska	29	12	1	3	0	45
Estonija	9	2	0	0	0	11
Finska	38	44	3	0	0	85
Francija	345	51	29	3	13	441
Nemčija	212	176	0	4	2	394
Grčija	38	1	17	2	0	58
Madžarska	9	0	0	0	0	9
Islandija	60	3	0	0	0	63
Irska	18	9	0	0	0	27
Italija	49	29	12	9	0	99
Latvija	3	1	0	0	0	4
Litva	7	0	0	1	19	27
Luksemburg	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Nizozemska	15	0	9	1	0	25
Norveška	45	1	7	4	0	57
Poljska	8	14	23	0	32	77
Portugalska	28	2	7	0	0	37
Romunija	18	0	0	0	0	18
Slovaška	8	0	1	0	7	16
Slovenija	12	1	0	0	0	13
Španija	87	3	3	9	0	102
Švedska	29	83	41	1	0	154
Švica	11	30	0	1	0	42
Združeno kraljestvo	72	71	5	0	0	148
<b>SKUPAJ</b>	<b>1 266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2 145</b>

**Preglednica 21: Letališča v podatkovni zbirki AIS organizacije EUROCONTROL**

Številke iz zgornje preglednice niso vedno skladne s številkami, ki jih zberejo člani skupine GASR na neformalnih posvetovanjih in so bile predstavljene v odstavku 2.3.3.3 zgoraj. Predvsem se zdi, da v Franciji obstajajo načrti za certificiranje le 70 letališč izmed 441, vključenih v Zbornik letalskih informacij (AIP), medtem ko namerava Češka certificirati devet letališč izmed 87, znanih organizaciji EUROCONTROL. Nasprotno pa je Slovenija izrazila pripravljenost certificirati 67 letališč, pri čemer jih je Službi letalskih informacij znanih samo 13. Poleg tega zgornji podatki lahko niso popolni (npr. Bolgarija ima v zbirki AIS pet letališč, po velikosti primerljiva Avstrija pa 56) ali ne temeljijo na istih opredelitvah (npr. znano je, da

je v Italiji poleg 99 letališč v zborniku AIP še na stotine „letalskih površin“, kot je opredeljeno v njenem upravnem sistemu<sup>15</sup>).

Kljub temu zgornje številke omogočajo ocenitev števila letališč, ki so odprta za javno uporabo<sup>16</sup>, z uporabo definicije, ki jo je predlagala Agencija. Če bi Komisija ali zakonodajalec spremenila definicijo, bi bila zadevna številka seveda drugačna.

Za to presojo učinkov predpisov se zato predpostavlja, da:

- bo vseh 1 266 civilnih javnih letališč, ki so zdaj vključena v zbornik AIP (tj. 1 266), vključenih v skupno definicijo „odprta za javno uporabo“;
- se bo vseh 581 zasebnih letališč, ki so že objavljena v zborniku AIP, odločilo za vključitev v število letališč, „odprtih za javno uporabo“, da bi privabila več prometa (druga zasebna letališča, ki niso objavljena v zborniku AIP, se lahko odločijo, da ne bodo odprta za javno uporabo);
- 179 vojaških letališč ne bo spadalo na področje uporabe zakonodaje EU, 41 skupnih civilno-vojaških letališč pa bo zakonodaja EU urejala;
- se bo vseh 78 letališč, ki jih vodijo letalski klubi, odločilo, da bodo odprta za javno uporabo in bodo spadala na področje uporabe skupnih predpisov EU (z drugimi besedami, to pomeni izbrati najslabši primer za to presojo učinkov predpisov v smislu prizadetih subjektov).

Število letališč, „odprtih za javno uporabo“, v tem zborniku AIP tako znaša:  $1266 + 581 + 41 + 78 = 1\,966$ . Ker pa številna letališča, ki so odprta za splošno letalstvo, niso navedena v zborniku AIP, **se ocenjuje, da število letališč, „odprtih za javno uporabo“, za katera bi lahko veljali predlagani skupni predpisi, znaša približno (AIP + 50 %) 3 000.**

V zvezi s tremi možnostmi, opredeljenimi v odstavku 2.6.1 zgoraj, je v preglednici 22 predstavljeno ocenjeno število letališč, ki spadajo na področje uporabe skupnih pravil EU:

MOŽNOST		Ocenjeno število letališč
Id.	Opis	
3A	Skupna pravila EU se uporabljajo samo za letališča, ki se uporabljajo za komercialni zračni promet.	<b>700</b>
3B	Skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo.	<b>3 000</b>
3C	Skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča (tudi če so zasebna in niso odprta za javno uporabo).	<b>4 500</b>

**Preglednica 22: Letališča na področju uporabe skupnih pravil EU**

<sup>15</sup> Kot je bilo objavljeno na spletni strani konference ENAC 2. avgusta 2007: [http://www.enac-italia.it/avioeli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp).

<sup>16</sup> „Odprto za javno uporabo“ pomeni, da lahko uporabo območja in zmogljivosti letališča načrtuje vsak vodja zrakoplova leta splošnega zračnega prometa (*General Air Traffic – GAT*), bodisi ker je javnost seznanjena z delovnim časom in razpoložljivimi storitvami bodisi ker je poleg javno dostopnih letalskih informacij objavljena točka za stike, od katere je mogoče pridobiti predhodno dovoljenje, če so zrakoplov in kvalifikacije pilota v skladu z nediskriminacijskimi varnostnimi pogoji.

### 2.6.2.2 Upravljalci letališč

O vprašanju upravljalcev, ki upravljajo več letališč, se razpravlja v odstavku 2.8 spodaj. Za ta odstavek 2.6 se zato predpostavlja, da vsako letališče upravlja en upravljavec. V najpreprostejših primerih, vsebovanih v skupnem številu 4 500 letališč v EU-27 + 4, je ta upravljavec lahko celo ena sama fizična oseba. V najkompleksnejših primerih je to lahko podjetje, ki zaposluje tisoč delavcev.

Treba pa je opozoriti, da je v mnenju Agencije predlagana naložitev obveznosti za uradni sistem upravljanja (tj. predvsem obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti) samo upravljavcem letališč, ki se uporabljajo za redne komercialne zračne storitve. Vpliv morebitnega urejanja EU na druge upravljalce bo minimalen, saj je omejen le na vključitev tistih najboljših praks v zakonodajo EU, ki se veliko že uporabljajo.

Tako se predpostavlja, da bo **število upravljalcev letališč, na katere bo zakonodajni predlog bistveno vplival, znašalo približno 700**, tj. bo enakovredno številu letališč, ki se uporabljajo za sodobni (IFR) komercialni zračni promet z velikimi letali. Prav tako se predpostavlja, da se to število ne spreminja glede na tri opredeljene možnosti.

### 2.6.2.3 Izvajalci storitev zemeljske oskrbe na letališču

Na vsakem letališču, ki je odprto za redne komercialne zračne prevoze, lahko deluje več podjetij za izvajanje storitev zemeljske oskrbe (bodisi letalskih prevoznikov samih bodisi podjetij, specializiranih za zemeljsko oskrbo) na podlagi navedene Direktive Sveta 96/67/ES<sup>17</sup>. Nasprotno, če ni komercialnega zračnega prevoza, je zemeljska oskrba običajno odgovornost upravljavca letališča, česar ne more spremeniti noben obstoječi zakon. Naslednje se zato uporablja samo za možnost 3A (tj. za 700 letališč, odprtih za redne komercialne zračne prevoze), kjer:

- se na „velikih“ letališčih z več kot dvema milijonoma potnikov na leto (ali več kot 50 000 tonami tovora na leto) za zemeljsko oskrbo dovoljujeta prosti trg in konkurenca;
- na „srednjih“ letališčih z več kot enim milijonom potnikov (vendar manj kot dvema milijonoma) ali več kot 25 000 tonami tovora lahko storitve zemeljske oskrbe ponujata vsaj dve različni podjetji;
- se na vseh „majhnih“ letališčih, odprtih za komercialni zračni promet, letalskim prevoznikom dovoli „samooskrba“.

Zato je mogoče predpostaviti ocene iz preglednice 23 spodaj, ki so pomembne za možnost 3A:

---

<sup>17</sup> Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36–45).

Število letališč	„Velika“	„Srednja“	„Majhna“	SKUPAJ
	100*	60**	540	700
Povprečno število izvajalcev storitev zemeljske oskrbe na letališče	3,4	2	1 („samoizvajalci“)	se ne uporablja
<b>SKUPAJ</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1 000</b>

\* 95 naštetih v dokumentu COM(2006) 821 konč. z dne 24. januarja 2007 – Poročilo Komisije o uporabi Direktive Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996.

\*\* 49 naštetih, ibidem

### Preglednica 23: Ocenjeno število izvajalcev storitev zemeljske oskrbe za možnost 3A

Zgoraj ocenjeno število je zelo blizu številu, ki ga je objavila Komisija v Prilogi E navedenega dokumenta COM(2006) 821 z dne 24. januarja 2007, povzetem v preglednici 24 spodaj:

Število izvajalcev storitev zemeljske oskrbe v EU-15						
Vir: SH&E limited, oktober 2002, navedeno v Prilogi E COM(2006) 821						
Kategorija	Izvajalci, ki so tretje stranke		Samoizvajalci		SKUPAJ	
	Pred Direktivo 96/67	Po Direktivi	Pred	Po	Pred	Po
Oskrba potnikov	89	172	156	145	245	317
Oskrba prtljage	64	102	55	47	119	149
Oskrba tovora in pošte	116	155	80	83	196	238
Oskrba na ploščadi	73	113	62	60	135	173
Oskrba z gorivom in oljem	78	80	3	10	81	90
<b>SKUPAJ EU-15</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

### Preglednica 24: Izvajalci storitev zemeljske oskrbe v dokumentu COM(2006) 821 Komisije

Treba je opozoriti, da so bili podatki iz preglednice 24 zgoraj zbrani leta 2002 in da se nanašajo samo na EU-15 (tj. pred letom 2004) in ne na EU-27 + 4, ki se obravnava v tej presoji učinkov predpisov. S tega vidika in pet let pozneje jih je mogoče šteti za podcenjene. Po drugi strani pa so se podatki šteli od letališča do letališča, pri čemer lahko izvajalci storitev zemeljske oskrbe, ki so tretje stranke, ali samoizvajalci delujejo na več kot enem letališču. S tega vidika je podatke treba šteti za precenjene. Povedano drugače, predpostavlja se, da se učinka bolj ali manj uravnotežujeta, zato se končni rezultat 1 000 šteje za dovolj utemeljenega.

**Zato se ocenjuje, da je skupno število prizadetih podjetij za izvajanje storitev zemeljske oskrbe, ki spadajo v okvir možnosti 3A, 1 000.** Za možnosti 3B in 3C se ne uporabljajo izvajalci storitev zemeljske oskrbe, ki niso upravljavec letališča.

#### 2.6.2.4 Pristojni organi

Pristojni letalski organi, ki jih imenujejo nacionalne vlade, danes opravljajo dve glavni nalogi v zvezi z letališko varnostjo:

- sprejemanje predpisov (tj. prenos določb ICAO v nacionalni pravni red in njihovo vključevanje);
- certificiranje in nadzor (vključno z revizijami in inšpekcijskimi pregledi) letališč.

Prenos velike večine nalog sprejemanja predpisov na agencijo EASA spada na področje zakonodajnega predloga. Nasprotno pa bodo za drugo nalogo zaradi bližine še naprej odgovorni navedeni organi na lokalni ravni. Ne pričakuje se, da bo agencija EASA vključena v certificiranje in nadzor letališč.

Agencija EASA pa bo poleg sprejemanja predpisov izvajala inšpekcijske preglede (ali revizije) pristojnih organov. Predlagana zakonodaja bo vplivala na Agencijo in lokalne pristojne organe.

Nič v tej zakonodaji državam ne preprečuje oblikovanja skupnih pristojnih organov ali prenosa nalog certificiranja in nadzora na organ, ki ga ustanovi sosednja država. Trenutno ne obstajajo nobeni dokazi, da se bo to zgodilo. Države se lahko prav tako odločijo imenovati pristojne organe na regionalni ravni. To že drži za nemške dežele. V Nemčiji se tako predpostavlja, da bo 16 pristojnih organov namesto enega. **Ob upoštevanju tega dejstva se v tej presoji učinkov predpisov predpostavlja, da skupno število organov, pristojnih za nadzor letališke varnosti na lokalni ravni na ozemlju EU-27 + 4, ne bo približno 30, temveč približno 46 (31 – Nemčija + 16 dežel) plus Agencija.**

#### 2.6.2.5 Povzetek prizadetih subjektov

Če povzamemo, na podlagi informacij iz pododstavkov 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 in 2.6.2.4 zgoraj je v preglednici 25 spodaj izračunano število zadevnih subjektov:

MOŽNOST		Ocenjeno število			
Id.	Opis	Letališča	Upravljavci letališč s formalnim sistemom upravljanja	Izvajalci storitev zemeljske oskrbe	Organi
3A	Skupna pravila EU se uporabljajo samo za letališča, ki se uporabljajo za komercialni zračni promet.	700			
3B	Skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo.	3 000	700	1 000	46 +
3C	Skupna pravila EU se uporabljajo za vsa letališča (tudi če so zasebna in niso odprta za javno uporabo).	4 500			

**Preglednica 25: Letališča, za katera se uporabljajo skupna pravila EU**

### 2.6.3 Varnostni vpliv

Boljši regulativni okvir, ki bolj racionalno uporablja razpoložljive vire, bo nedvomno prispeval k izboljšanju varnosti na letališčih na področjih, ki jih ureja zakonodaja EU. Vendar ne obstajajo nobena orodja, ki bi dovolj zanesljivo količinsko opredelila ta učinek na kazalnike letališke varnosti za prihodnja leta (npr. tistih iz odstavka 2.3.1 zgoraj). Kljub temu se v kvalitativnem smislu ocenjuje, da bo razširitev osnovne uredbe EASA na letališča privedla tudi do naslednjih bistvenih varnostnih učinkov:

- bistvenega izboljšanja kakovosti nalog certificiranja in nadzora, ki jih opravljajo pristojni organi, z inšpekcijskimi pregledi standardiziranja, ki jih izvaja Agencija; to se uporablja za vse tri možnosti;
- okrepitve formalnega vodenja kakovosti in obvladovanja varnosti za velika letališča na celotnem ozemlju EU-27 + 4, kar pomeni majhno izboljšanje za možnost 3A (saj večina letališč, ki jih pokriva tista možnost, že ima taka orodja za upravljanje);
- letališča, vključena v možnosti 3B in 3C, čeprav niso dolžna izvajati polnopravnega in formalnega sistema obvladovanja varnosti, bodo vseeno morala izvajati ukrepe za upravljanje in operacije iz poglavja B1 bistvenih zahtev. Možnosti 3B in 3C bosta tako imeli zelo pozitiven učinek v smislu varnosti. Vendar možnost 3B vključuje letališča, „odprta za javno uporabo“, ki imajo zato večji obseg prometa kot preostala letališča, vključena v možnost 3C (ta pokrivajo tudi zasebna letališča, ki niso odprta za javno uporabo). V kvantitativnem smislu glede možnosti nesreč ali incidentov se zato šteje, da je možnost 3B celo boljše od možnosti 3C;
- boljše pravne določnosti pravil, ki se bodo uporabljala, ter boljše opredelitve povezanih odgovornosti in procesov za preverjanje skladnosti; tudi kakovosti pravil, izboljšanih zaradi sistematičnih posvetovanj z zainteresiranimi stranmi (poleg organov tudi gospodarske panoge in upravljavcev), kar je ključna značilnost sistema EASA. To bo posebno pomembno za možnosti 3B in 3C, saj se za letališča iz možnosti 3A običajno že uporablja zadosten nadzor; kot pa je že bilo opozorjeno v zgornji alineji, se dodatna letališča iz možnosti 3C uporabljajo le za zanemarljivo dodatno število potnikov;
- določene stopnje zmanjšanja razdrobljenosti regulativnega okvira, saj predlagane bistvene zahteve vsem akterjem, vključenim v letališko varnost, nalagajo oblikovanje formalnih in nadzorovanih medsebojnih vmesnikov. To bo zelo pomembno za možnosti 3A in 3B (kjer taki vmesniki obstajajo), nevtrarno pa bo za možnost 3C, saj na teh malih pristajališčih ni niti nadzora zračnega prometa niti komercialnih izvajalcev storitev zemeljske oskrbe. Kakor koli, treba je tudi upoštevati, da je zdaj že certificiranih približno 1 260 letališč (ali se zanje načrtuje certificiranje v EU-27 + 4): omejitev tega števila na samo 700 (v pravnem redu EU države ne morejo naložiti dodatnih zahtev, saj bi to izkrivljalo konkurenco) bo zato pomenilo nazadovanje v varnostnem smislu v zvezi z možnostjo 3A, ki jo je zato treba s tega vidika obravnavati zelo negativno;
- agencija EASA bi lahko spodbujala prisotnost in vpliv držav EU-27 + 4 v organizaciji ICAO in skupini GASR, kar bi lahko nato pripeljalo do zanemarljivega učinka v smislu izboljšanja njihovih rezultatov; to se bo zgodilo predvsem zaradi centralizacije sprejemanja predpisov in analize varnosti, ki se ne spreminja glede na tri alternativne možnosti;
- pristop novih držav k sistemu EASA bo prispeval k boljši varnosti za državljane, celo kadar letijo iz sedanje EU-27 + 4; vendar bo ta morebitna razširitev splošno opredeljena s privlačnostjo, ki jo izraža sistem Skupnosti, in zlasti za agencijo EASA, z učinkovitostjo in uspešnostjo njenega sistema; povedano drugače, razširitev agencije

EASA na letališča bo imela s tega vidika nevtralen učinek za vse tri opredeljene možnosti;

- organi zdaj izvajajo zadosten nadzor na najbolj kompleksnih letališčih, kar vključuje tudi nadzor sheme usposobljenosti nekaterega osebja; v mnenju Agencije je predlagana uvedba shem usposobljenosti za vse osebje, ki opravlja naloge, povezane z varnostjo letalstva na letališčih ali v njihovi bližini (npr. vključno z vsemi osebami, ki jim je dovoljen dostop na območje gibanja brez spremstva), kar bo povzročilo rahlo izboljšanje za večja letališča (možnost 3A), na katerih se taka praksa veliko že uporablja (npr. prostovoljno jo opravlja panoga letalskega prevoza). Veliko pomembnejši bo učinek za možnost 3B, ob upoštevanju, da stalno naraščanje prometa vodi k intenzivnejši uporabi nekoč „majhnih“ letališč, pojav zelo lahkih reaktivnih letal na trgu pa bi lahko pripeljal do okrepljene uporabe komercialnih zračnih taksijev; zračni taksiji dejansko pogosto uporabljajo letališča, ki jih pokriva možnost 3B; zaradi sorazmernosti se kompleksne sheme usposobljenosti verjetno ne bodo naložile manjšim letališčem; zato je celo učinek za možnost 3C samo rahlo pomemben;
- nazadnje, predlagana centralizacija sprejemanja predpisov bo pripeljala do sprostitve nekaterih izmed ocenjenih 99 EPDČ, ki so trenutno zaposleni za to nalogo v državah EU-27 + 4; predpostavlja se, da bo po državah še vedno potrebnih približno 30 EPDČ za sprejemanje predpisov (za zajetje letališč, ki ne spadajo na področje uporabe zakonodaje EU, in prispevek k razvoju skupnih pravil); to pomeni, da bi lahko bilo približno 70 (tj. + 17 % ocenjenih 400, ki so danes na voljo) EPDČ na nacionalni ravni preusmerjenih od sprejemanja predpisov na certificiranje in nadzor. Danes vse države osredotočajo svoje vire na velika letališča, zato bo učinek za možnost 3A nevtralen; v nasprotju s tem bo učinek bistven za možnost 3B, kjer bi se lahko uporabili sproščeni viri. Količina takih virov in družbeni pomen na manjših pristajališčih pomenita, da je učinek za možnost 3C nevtralen.

Če povzamemo, z uporabo metodologije iz odstavka 2.1.2 zgoraj (vključno s ponderiranim faktorjem 3 za varnostne učinke) in izbiro ustreznih kazalnikov rezultatov, povezanih s posebnimi cilji iz odstavka 2.4.5, je mogoče dodeliti točke za varnostni učinek treh možnosti, povezanih z obsegom spremembe osnovne uredbe, kot je predstavljeno v naslednji preglednici 26:

Kazalniki rezultatov, pomembni za varnostni učinek področja uporabe zakonodaje EU	Točkovanje možnosti		
	3A	3B	3C
<b>Število zajetih letališč</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Razširitev inšpekcijskih pregledov standardiziranja	+ 2	+ 2	+ 2
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	+ 1	+ 3	+ 2
Kazalniki letališke varnosti	+ 1	+ 1	+ 1
Letališča iz osnovne uredbe	- 3	+ 3	0
Sprejetje skupnih izvedbenih pravil	+ 2	+ 3	+ 2
Razvoj Priloge 14 ICAO	+ 1	+ 1	+ 1
Sodelovanje v dejavnostih skupine GASR	+ 1	+ 1	+ 1
Nove države, ki so se pridružile agenciji EASA	0	0	0
Sheme usposobljenosti za letališko osebje	+ 1	+ 3	+ 1
Osebje v pristojnih organih za certificiranje in nadzor	0	+ 2	0
<b>VSOTA</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 3 za varnost)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**Preglednica 26: Točkovanje varnostnega učinka razširitve področja uporabe zakonodaje EU**

## 2.6.4 Gospodarski učinek

### 2.6.4.1 Inšpekcijski pregledi standardiziranja, ki jih izvaja Agencija

Razširitev inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki jih izvaja agencija EASA, na pristojne organe (kar se že uporablja za plovnost) na področju letališč, se bo izvedla ob upoštevanju sedanjega splošnega načrta za redne preglede, ki temelji na razmerju en obisk vsaki dve leti (pogostnost =  $1 : 2 = 0,5$  obiska na leto). Poleg tega se lahko v posebnih okoliščinah izvajajo priložnostni inšpekcijski pregledi. Zato se predpostavlja, da je pogostnost 10 % višja, in znaša 0,55.

Taki obiski običajno trajajo pet dni in jih izvaja skupina treh revizorjev, ki se ukvarjajo s področjem letališč<sup>18</sup>. V najdražjem primeru bodo vsi trije revizorji pripadali agenciji EASA. Tak najslabši primer je obravnavan v tej presoji učinkov predpisov. Povprečni napor na en inšpekcijski obisk je zato 5 dni x 8 ur x 3 osebe = 120 delovnih ur.

Ker se ocenjuje, da je pogostnost obiskov na leto enaka 0,55, to pomeni ( $120 \times 0,55$ ), da je v povprečju **potrebnih približno 66 letnih delovnih ur, da Agencija izvede en standardizacijski obisk enega pristojnega organa med dvoletnim programskim obdobjem.**

V skladu z navedeno Uredbo št. 736/2006 bodo revizorji letališč Agencije morali prispevati tudi k razvoju in spremembam revizijskih protokolov in revizijskih vprašalnikov. Poleg tega bodo morali prispevati k pripravi načrtov, usklajevanju in pripravi obiskov, poročanju o rezultatih in spremljanju vseh načrtov za morebitne korektivne ukrepe. Zato se ocenjuje, da je število potrebnih letnih delovnih ur, ki jih Agencija porabi za standardiziranje enega pristojnega organa, v povprečju vsaj 3,5-krat večje (tj. en teden za obisk in 2,5 tedna z njim povezanega pisarniškega dela) od zgoraj navedenih 66 ur.

**Zato agencija EASA v povprečju potrebuje  $66 \times 3,5 = 231$  ur na leto za standardiziranje enega pristojnega organa na področju letališč**, kar vključuje dejanski obisk in povezano pisarniško delo pred obiskom in po njem.

V proračunu (naslova 1 in 2) Agencije za leto 2008 znašajo skupni stroški osebja (plače in administracija, vendar brez potovanja) približno 43,8 milijona EUR, če je povprečno zaposlenih 338 delavcev. Zato en EPDČ v agenciji EASA stane približno 130 000 EUR na leto, pri čemer se upoštevajo tudi začasni uslužbenci plačilnega razreda B, pogodbeni uslužbenci in pomožno osebje. Osebje, ki je pomembno za to presojo učinkov predpisov, pa je sestavljeno večinoma iz začasnih uslužbencev v plačilnih razredih A. Zanje se ocenjujejo za 15 % višji stroški (tj. 150 000 EUR na leto). V enem letu (365 dni) je 52 sobot in enako število nedelj. Poleg tega je treba upoštevati 30 dni dopusta in 16 praznikov. Preostalo število koristnih dni je tako:  $365 - 104 - 30 - 16 = 215$  dni. Ob predpostavki petih dni za odsotnost zaradi bolezni in drugih razlogov znaša preostalo neto število dni 210 na leto. Ob predpostavki 7,5 delovne ure na dan to pomeni 1 575 delovnih ur v letu. Predpostavlja se, da se približno 20 % ur porabi za rutinske naloge, načrtovanje, poročanje in druge upravne naloge, tako da je „plačljivih“ ur približno 1 260. Stroški ene plačljive ure tako znašajo ( $150\,000/1260$ ) približno 120 EUR za osebje

<sup>18</sup> V skladu s členom 6.1 Uredbe Komisije (ES) št. 736/2006 z dne 16. maja 2006 o načinih dela Evropske agencije za varnost v letalstvu pri opravljanju inšpekcijskih pregledov standardiziranja mora biti revizijska skupina sestavljena iz najmanj treh članov. Enega ali dva člana lahko dodelijo države članice.



Agencije (brez režijskih stroškov, ki se uporabljajo samo za dejavnosti certificiranja, ki niso pomembne za to presojo učinkov predpisov). Ocenjuje se, da približno 25 EUR na uro predstavlja potne stroške, saj morajo inšpekcijski pregledi standardiziranja pokrivati vso celino, vključno z njenim obrobjem. Zato se v tej presoji učinkov predpisov predpostavlja, da znašajo skupni stroški ene plačljive ure za osebje Agencije približno 145 EUR (vključno s potovanjem).

Če povzamemo, v tem odstavku in skozi vso to presojo učinkov predpisov **se predpostavlja**, da **1 EPDČ** za Agencijo **pomeni**:

- povprečni stroški v višini 150 000 EUR na leto;
- **210 delovnih dni** in 1 260 plačljivih ur, pri čemer zanašajo stroški 120 EUR + 25 EUR za potovanja na uro.

V odstavku 2.6.2.4 zgoraj je bilo ocenjeno, da je število vključenih organov 46, zato bo za inšpekcijske preglede standardiziranja letno breme za Agencijo skupaj znašalo:

- 231 ur x 46 organov = približno 10 626 plačljivih ur na leto;
- to število, deljeno s 1 260, predstavlja **približno devet EPDČ v Direktoratu za potrjevanje in standardizacijo** (stalen položaj po prehodu);
- to število inšpektorjev bo **poleg tega dodatno** zahtevalo **enega vodjo oddelka in enega pomočnika; število EPDČ bo tako 11**, kar pripelje (x 150 000 EUR) do skupnih ocenjenih stroškov za Agencijo v višini približno 1 650 000 EUR na leto.

Inšpekcijski pregledi standardiziranja pa zahtevajo tudi napor pregledanih organov. Predpostavlja se, da bodo v povprečju zaposlili enega koordinatorja za vsakega od petih dni obiska (= 37,5 delovne ure). Če 37,5 pomnožimo s pogostnostjo 0,55, to pripelje do 21 delovnih ur na leto, ki jih mora vložiti vsak organ. Celotni organi bodo morali izpolniti vprašalnike in predložiti informacije. Zato se predpostavlja, da bodo morali v povprečju porabiti dvakrat več časa, to je 42 delovnih ur na leto, za revizijo, ki jo opravi agencija EASA za področje letališč. Za skupaj 46 organov s tega področja to pomeni:

- 42 ur x 46 organov = približno 1 932 delovnih ur na leto;
- tj. približno 1,5 EPDČ za vso EU-27 + 4;
- če se zanje predpostavljajo povprečni stroški dela 110 EUR (2006) na delovno uro (ni potnih stroškov, saj so organi pregledani v svojih prostorih) za vso EU-27 + 4 (vključno z novimi državami pristopnicami), znašajo stroški 1 EPDČ 138 600 EUR = približno 207 900 EUR na leto za skupaj 46 vključenih organov.

Zgornjo predpostavko stroška približno 110 EUR na uro za organe utemeljuje dejstvo, da podatki za certificiranje, ki so na voljo Agenciji, kažejo, da so povprečni stroški za strokovnjake navedenih organov za približno 9 % nižji kot za osebje Agencije. Če od 120 EUR (stroškov, ki se predpostavljajo za Agencijo) odštejemo 9 %, dejansko dobimo rezultat približno 110 EUR na uro.

Če povzamemo, **stroške razširitve inšpekcijskih pregledov standardiziranja Agencije** na področje letališč, ob upoštevanju dejstva, da upravljavci letališč razen samo občasno niso neposredno vključeni v to dejavnost, je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v preglednici 27 spodaj:

Parameter	Za Agencijo	Skupaj za 46 pristojnih organov	Za upravljavce letališč	SKUPAJ
EPDČ	11	1,5	0	12,5
tisoč EUR	1 650	208	0	1 858

### **Preglednica 27: Ocenjeni stroški inšpekcijskih pregledov standardiziranja na področju letališč**

Predpostavlja se, da bodo ti stroški ostali nespremenjeni, saj se število organov v možnostih 3A, 3B in 3C ne razlikuje.

#### 2.6.4.2 Certificiranje letališč

Za oceno gospodarskega učinka razširitve osnovne uredbe EASA na certificiranje letališč je treba najprej opozoriti, da se danes za letališča (in njihove operacije) že uporabljata dve ravni predpisov:

- določbe ICAO iz prilog h Konvenciji ICAO (predvsem Priloge 14) in povezanih dokumentov ali tehničnih priročnikov;
- nacionalna zakonodaja o varnosti letališč, ki običajno temelji na prenosu zgornjih določb ICAO.

Veljavni standard ICAO (tj. odstavek 1.4.1 Zvezka I Priloge 14, ki se uporablja od 27. novembra 2003) pa zahteva, da se certificirajo samo letališča, ki so odprta za mednarodni zračni promet (v skladu z enotnim razumevanjem je to komercialni zračni promet z velikimi letali). Poleg tega ta organizacija priporoča (odstavek 1.4.2 zgoraj navedenega zvezka) certificiranje vseh letališč, ki so odprta za javno uporabo. V EU so na podlagi Uredbe št. 2408/1992 o dostopu do trga komercialnega zračnega prevoza vsa letališča, ki so odprta za komercialni zračni promet, odprta tudi za mednarodni promet. Poleg tega prost pretok oseb v EU pomeni, da so vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo, odprta tudi za mednarodno splošno letalstvo. Razlikovanje med „mednarodnimi“ in „odprtimi za javno uporabo“ iz navedenih določb ICAO zato morda v EU ni pomembno zaradi že uveljavljene zakonodaje.

Povedano drugače, določbe ICAO (standardi in priporočena praksa) že nalagajo obveznost certificiranja letališč (in povezanih storitev). Ker pa organizacija ICAO ne opredeljuje izraza „odprto za javno uporabo“ in ker izvajanje priporočila ni obvezno, zakonodaja EU o tem področju pa še ne obstaja, je treba za to, da Agencija oceni strošek predlogov, predhodno oceniti, v kolikšnem obsegu se trenutno izvajajo standardi in priporočene prakse ICAO v državah EU-27 + 4: tj. oceniti, koliko letališč je že certificiranih (ali za koliko letališč se načrtuje, da bodo certificirana kmalu).

Na podlagi načela sorazmerne analize se uporabljajo informacije, zbrane prek skupine GASR, čeprav so samo delne. Predvsem število certificiranih letališč (ali tistih, za katera se pričakuje skorajšnje certificiranje), kot je predstavljeno v odstavku 2.3.3.3 zgoraj, je navedeno v skrajnem desnem stolpcu preglednice 28 spodaj. Drugi stolpci vsebujejo nekatere podatke iz preglednice 21 iz prejšnjega odstavka 2.6.2.1:

Država	LETALIŠČA					
	Javna	Zasebna	Skupna civilno-vojaška	Letalski klub	SKUPAJ	Objavljena kot certificirana*
Belgija	7	13	1	0	38	6
Češka	67	13	2	5	87	9
Danska	29	12	3	0	45	36
Estonija	9	2	0	0	11	11
Finska	38	44	0	0	85	28
Francija	345	51	3	13	441	70
Irska	18	9	0	0	27	28
Italija	49	29	9	0	99	50
Latvija	3	1	0	0	4	8
Nizozemska	15	0	1	0	25	14
Portugalska	28	2	0	0	37	50
Romunija	18	0	0	0	18	33
Slovaška	8	0	0	7	16	8
Slovenija	12	1	0	0	13	67
Španija	87	3	9	0	102	42
Švedska	29	83	1	0	154	99
Združeno kraljestvo	72	71	0	0	148	142
<b>SKUPAJ</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1 350</b>	<b>701</b>

\* ali ki bodo v kratkem certificirana v skladu s podatki članov delovne skupine GASR.

### Preglednica 28: Primerjava certificiranih letališč in skupnega števila

Iz zgornje preglednice 28 je mogoče najprej razbrati, da je 17 držav že certificiralo (ali namerava to kmalu storiti) 701 letališče. Ob upoštevanju preostalih držav v EU-27 + 4, za katere ni na voljo nobenih podatkov, saj je  $31 = 17 + 80\%$ , se ocenjuje, da je trenutno v EU-27 + 4 že certificiranih (ali se načrtuje, da bodo certificirana kmalu) približno  $701 + 80\% = 1\,260$  letališč.

To število 1 260 je veliko večje od 700 letališč, ki so obravnavana v možnosti 3A. Zato je treba predpostaviti, da navedena možnost ne bo nikomur naložila nobenega dodatnega stroška za certificiranje letališč.

In obratno, ker je bilo v odstavku 2.6.2.1 zgoraj ocenjeno, da bi uporaba možnosti 3B učinkovala na 3 000 letališč, bi se moralo certificirati približno 1 740 dodatnih (tj.  $3\,000 - 1\,260$  že certificiranih) letališč. Kakor koli, teh 1 740 letališč je najpreprostejših od skupaj 3 000 letališč. Oceniti je mogoče, da znaša napor, ki ga zahtevajo za certificiranje (in naknaden redni letni nadzor), v povprečju dva inšpektorja pristojnega organa, ki pregledujeta kraj dva dneva (= štiri delovni dnevi = 30 delovnih ur). To število bi lahko pomnožili s štiri za pokritje vseh dejavnosti priprave in naknadnega spremljanja pred obiskom in po njem, podobno kot pri pisarniškem delu, ki se šteje za potrebno za pripravo in nadaljnje spremljanje obiskov standardiziranja, ki jih izvaja agencija EASA. Zato bi moral pristojni organ za certificiranje enega letališča v povprečju porabiti  $30 \times 4 = 120$  delovnih ur. Za skupno 1 740 letališč to pripelje do 208 800 delovnih ur = (deljeno s 1 260) približno 165 EPDČ. Družbeni vidiki te številke so obravnavani v odstavku 2.6.7 spodaj. Z gospodarskega vidika se predpostavlja, da znaša strošek enega EPDČ za vso EU-27 + 4 (vključno z novimi državami pristopnicami) v povprečju 138 600 EUR. **Za organe se skupni ocenjeni stroški za zahteve glede dodatnega**

**certificiranja letališč, ki izhajajo iz možnosti 3B, tako ocenjujejo na 165 x 138 600 = 22 869 000 EUR.**

Ocenjuje se, da napor za upravljavce letališč znaša 1 osebo x 2 dneva med revizijskim obiskom (tj. dva delovna dneva = 15 ur) ter tri dneve za zbiranje in predložitev informacij organu, kar skupaj znaša pet dni oziroma 37,5 ure. Če to pomnožimo s 1 740 letališči, dobimo skupaj 65 250 delovnih ur, tj. približno 52 EPDČ. V denarnem smislu in ob predpostavki enakega stroška kot za organe v višini 138 600 EUR na EPDČ, znaša **ob možnosti 3B strošek za upravljavce letališč na leto skupaj 7 207 200 EUR.**

V možnosti 3C je kompleksnost vključenih letališč (tj. 1 500 dodatnih glede na možnost 3B) celo manjša. Zato se predpostavlja, da bi bil lahko napor na posamezno letališče približno  $\frac{3}{4}$  napora, ocenjenega za možnost 3B, kar pripelje do:

- 90 delovnih ur pristojnega organa na letališče;
- 28 ur za upravljavca letališča.

Nato za organe v primeru možnosti 3C: 135 000 delovnih ur poleg 208 800 delovnih ur, ocenjenih za možnost 3B, tj. skupaj 343 800 ur, to je približno 273 EPDČ, kar pomeni ocenjene stroške v višini 37 674 000 EUR na leto.

Za upravljavce letališč bo ocenjeni dodatni napor znašal 28 x 1 500 = 42 000 delovnih ur, ki se jih doda 65 250 delovnim uram, ocenjenim za možnost 3B, kar privede do skupaj 107 250 ur, tj. približno 85 EPDČ in 11 730 000 EUR.

**Če povzamemo, dodatni stroški certificiranja letališč, ki izhajajo iz razširitve pristojnosti Agencije** na področje letališč, ob upoštevanju dejstva, da Agencija ne bo neposredno izvajala te dejavnosti, je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v preglednici 29 spodaj:

Parameter	Za Agencijo	Skupaj za 46 pristojnih organov	Za upravljavce letališč	SKUPAJ
<b>Možnost 3A = 700 letališč</b>				
EPDČ	0	0	0	<b>0</b>
tisoč EUR 2006	0	0	0	<b>0</b>
<b>Možnost 3B = 3 000 letališč</b>				
EPDČ	0	165	52	<b>217</b>
tisoč EUR 2006	0	22 869	7,207	<b>30 076</b>
<b>Možnost 3C = 4 500 letališč</b>				
EPDČ	0	273	85	<b>358</b>
tisoč EUR 2006	0	37 674	11 730	<b>49 404</b>

**Preglednica 29: Ocenjeni dodatni stroški za certificiranje letališč**

#### 2.6.4.3 Sistem obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti

Na podlagi predlagane zakonodaje se bo za upravljavce „velikih“ letališč uporabljal ne le certifikacijski postopek, temveč bodo morali izvajati tudi sistem obvladovanja/vodenja (varnosti in kakovosti), ki vključuje vse notranje postopke podjetja, ki upravlja letališče, kot je opisano v povezanem Letališkem priročniku in katerega cilj je stalno izboljševanje na podlagi nenehnega zbiranja in analize varnostnih podatkov.

Spet je treba opozoriti, da odstavek 1.5.3 Priloge 14 ICAO (sprememba št. 8, ki se uporablja od 23. novembra 2006) od certificiranih upravljavcev letališč zahteva, naj izvajajo sistem obvladovanja varnosti, ki vsaj:

- a) opredeljuje nevarnosti;
- b) zagotavlja, da se izvajajo korektivni ukrepi, potrebni za ohranitev sprejemljive ravni varnosti;
- c) predvideva nenehno spremljanje in redno ocenjevanje dosežene ravni varnosti ter
- d) si prizadeva za stalno izboljševanje splošne ravni varnosti.

Mnenje EASA o tej zadevi ne samo vključuje zgornje predpise ICAO iz dela B predlaganih bistvenih zahtev, temveč od upravljavcev letališč izrecno zahteva, naj sklenejo dogovore z drugimi primernimi organizacijami za zagotavljanje stalne skladnosti z bistvenimi zahtevami za letališča. Te organizacije vključujejo, vendar niso omejene na upravljavce zrakoplovov, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, izvajalce storitev zemeljske oskrbe in druge organizacije, katerih dejavnosti ali izdelki lahko vplivajo na varnost zrakoplovov.

Povedano drugače, predlagana zakonodaja EU bo nekoliko razširila obveznosti, ki izhajajo iz sistema obvladovanja varnosti za certificirane upravljavce „velikih“ letališč (tj. 700 takih upravljavcev, obravnavanih v možnosti 3A), za vključitev vmesnikov z drugimi podjetji, katerih dejavnosti lahko vplivajo na letalsko varnost na letališčih ali v njihovi bližini. Med temi drugimi podjetji morajo imeti letalski prevozniki in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa na podlagi drugih delov zakonodaje že zdaj vzpostavljen tak sistem upravljanja: zato predlog Agencije zanje ne bo pomenil dodatnega bremena. Nasprotno pa bo vplival na 1 000 izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, katerih število je bilo ocenjeno v odstavku 2.6.2.3 zgoraj.

Vendar je v smernicah Komisije za predhodno oceno stroškov navedeno, da se v primeru, če je obveznost že uvedena na mednarodni ravni, upošteva samo strošek dodatnih zahtev, ki jih nalaga predlagana zakonodaja EU. V tem primeru je tako mogoče „izvor“ zahteve SOV 95-odstotno pripisati organizaciji ICAO in le 5-odstotno (tj. nadzorovani vmesniki) predlagani zakonodaji EU. Tako se predpostavlja, da bo to za 700 letališč iz možnosti 3A pomenilo približno 5 % dodatnih stroškov v primerjavi z njihovim sedanjim stroškom za obvladovanje varnosti in vodenje kakovosti. Ob predpostavki, da bi se lahko v povprečju zaposlili trije EPDČ za sistem obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti na upravljavca letališča, ta dodatni napor za vsako letališče pomeni 0,15 EPDČ, tj. približno 190 delovnih ur in 20 790 EUR na leto. **Za 700 vključenih letališč to pomeni približno 105 EPDČ in posledično približno 14 553 000 EUR na leto.**

Domneva se, da bo moralo 1 000 **izvajalcev storitev zemeljske oskrbe** vložiti podoben napor (tj. približno 100 EPDČ) za izpolnitev istih zahtev. Zanje se predpostavljajo 10 % nižji stroški dela kot za upravljavce letališč (tj. 124 740 na EPDČ), kar pripelje do skupnih stroškov v višini **12 474 000 EUR na leto**. V zvezi s tem niso predvideni nobeni dodatni stroški niti za pristojne organe niti za Agencijo.

Vendar bistvene zahteve, ki so v zvezi s tem priložene mnenju EASA, predlagajo tudi ublažitev te zahteve, povezane s sistemom obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti, za letališča, ki se ne uporabljajo za redne komercialne zračne storitve. Tudi zainteresirane strani so široko podprle ta merila ločevanja, kot je povzeto v preglednici 30 spodaj:

Ločitveni parameter	Odziv zainteresiranih strani	Stališče Agencije
Več kot pet oseb je potrebnih za letališke operacije.	Ni bil podprt.	Ni bil predlagan.
Odrpito v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) ali deluje ponoči.	Številne zainteresirane strani so soglašale, da so operacije IFR kompleksnejše od operacij VFR	Predlagan kot ločitveni parameter v mnenju, saj redni prevoz deluje znotraj IFR.
Več kot 50 000 premikov na leto.	Zainteresirane strani so menile, da glede na to, da je število nesreč zelo majhno, medtem ko bi lahko ena sama nesreča velikega potniškega zrakoplova povzročila približno 100 smrtnih žrtev, velikost zrakoplova celo pomembnejša od pogostnosti.	Agencija zato predlaga, naj se kot ločitveno merilo uporabi prisotnost rednih komercialnih zračnih storitev (kar vključuje pogost čarterski promet). To izključuje storitve zračnega taksija, ki se lahko opravljajo z majhnim zrakoplovom.
MTOM > 10 t ali certificirana razporeditev sedežev za 19 ali več potnikov.		Merilo še ni potrebno. Lahko se bo uporabljalo v prihodnosti, po možnosti v zvezi s 5,7 t MTOM <sup>19</sup> .

### Preglednica 30: Merila ločevanja

To pomeni, da se bo po mnenju Agencije dodatnih 2 300 (tj. 3 000 – 700 v možnosti 3A) letališč v možnosti 3B izognilo stroškom formalnega sistema obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti ter povezanega priročnika. V odstavku 2.6.4.2 neposredno zgoraj je bilo ocenjeno, da je v EU-27 + 4 že certificiranih (ali v certifikacijskem postopku) približno 1 260 letališč v skladu z zahtevami ICAO: tako morajo imeti vzpostavljen popoln sistem obvladovanja varnosti. Ker predlog Agencije omejuje to obveznost na samo 700 letališč (tj. v skladu s standardom ICAO, vendar brez izvajanja neobvezne priporočene prakse), je treba pripomniti, da se bo breme za 560 (tj. 1 260 – 700) letališč iz možnosti 3B sprostilo. Takim srednjim/majhnim letališčem je prihranjeni napor v zvezi z obvladovanjem varnosti in vodenjem kakovosti ocenjen na samo 0,5 EPDČ, kar pomeni 630 delovnih ur na leto in 69 300 EUR (2006) na leto.

Zato bo možnost 3B, ki 560 upravljavcev letališč razbremenjuje tega stroška, omogočila prihranek 280 EPDČ, tj. 38 808 000 EUR na leto. V zvezi s to možnostjo se domneva, da glede na to, da imajo ta letališča veliko manj kot milijon potnikov na leto, ne bodo bistveno vključeni nobeni izvajalci storitev zemeljske oskrbe. To korist pa bo ublažilo 105 EPDČ za upravljavce letališč in že izračunanih 14 553 000 EUR na leto, saj možnost 3B zajema 700 letališč iz možnosti 3A. Če povzamemo, **neto korist možnosti 3B za upravljavce letališč bo:**

- **+ 105 – 280 = –175 EPDČ;**
- **14 553 000 – 38 808 000 = –24 255 000 EUR na leto.**

Za izvajalce storitev zemeljske oskrbe bo učinek tak, kot je že ocenjen za možnost 3A.

<sup>19</sup> Prag je opredeljen v Poglavlju 1 Priloge VI ICAO in uporabljen v Poglavlju 4 Dela II in v naslovu Dela III Priloge 8 ter v standardu 2.6.2 Priloge 14. Enak prag je objavila Agencija v svojih „Opredelitvah specifikacij Skupnosti“ in se uporablja za ločevanje velikih in majhnih letal za namene plovnosti.

V zvezi z možnostjo C je zadeva nevtralna za dodatnih 1 500 letališč, saj se danes sistem obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti na teh majhnih letališčih niti ne izvaja niti ni tega realno predvideti. Zato bo neto rezultat ostal tak, kot je že ocenjen za možnost 3B.

**Če povzamemo, dodatne (ali znižane) stroške formalnega obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti na letališčih, ki izhajajo iz bistvenih zahtev, ki jih predlaga Agencija, je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v preglednici 31 spodaj:**

Parameter	Za Agencijo in organe	Za upravljavce letališč	Za izvajalce storitev zemeljske oskrbe	SKUPAJ
<b>Možnost 3A = 700 letališč</b>				
EPDČ	0	105	100	<b>205</b>
tisoč EUR 2006	0	14 553	12 474	<b>27 027</b>
<b>Možnost 3B = 3 000 letališč</b>				
EPDČ	0	-175	100	<b>-75</b>
tisoč EUR 2006	0	-24 255	12 474	<b>-11 781</b>
<b>Možnost 3C = 4 500 letališč</b>				
EPDČ	0	-175	100	<b>-75</b>
tisoč EUR 2006	0	-24 255	12 474	<b>-11 781</b>

**Preglednica 31: Ocenjeni dodatni (ali znižani) stroški obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti**

#### 2.6.4.4 Stroški škode med vožnjo po tleh in mirovanjem

Ne obstaja nobeno zanesljivo orodje za natančno oceno kvantitativnih varnostnih učinkov novih zakonodajnih ukrepov. Zato je zelo težko razviti natančne povezane gospodarske ocene. V odstavku 2.6.3 zgoraj je bilo sklenjeno, da imajo vse tri možnosti pozitiven varnostni učinek, pri čemer je bil učinek možnosti 3C skoraj dvakrat boljši od možnosti 3A, učinek možnosti 3B pa trikrat boljši od možnosti 3A. Poleg tega je bilo v odstavku 2.3.1.9 sklenjeno, da znašajo stroški letalskih nesreč in incidentov, ki jih povzročijo letaliških dejavniki (infrastruktura, oprema, operacije), v EU-27 + 4 približno 1 164 milijonov EUR na leto (2006).

Zato se domneva, da glede na dejstvo, da možnost 3A spremljajo varnostne koristi, njenega povezanega gospodarskega učinka ni mogoče oceniti kot ničnega. Po drugi strani se ocenjuje zelo preudarna ocena enoodstotne koristi, kar pomeni korist v smislu preprečene škode v višini 11 640 000 EUR (2006) na leto.

Ker je bila možnost 3C v smislu varnostnega vpliva ocenjena dvakrat bolje, se zanjo predpostavlja dwoodstotna korist, kar kljub izjemno preudarni oceni pomeni 23 280 000 EUR (2006) na leto preprečenih stroškov.

Nazadnje, za možnost 3B, ki je trikrat boljša od možnosti 3A, se korist ocenjuje kot  $11\,640 \times 3 = 34\,920\,000$  EUR na leto.

#### 2.6.4.5 Skupna pravila

Novopredlagano zakonodajo je mogoče obravnavati, kot da zagotavlja pravno podlago za skupni prenos določb ICAO za EU-27 + 4 in nadomešča nacionalno zakonodajo v tem sektorju. To se bo v glavnem izvedlo s sprejetjem skupnih izvedbenih pravil in specifikacij Skupnosti, kot je to primerno.

Ob upoštevanju, da je bilo število EPDČ za standardiziranje že upoštevano v odstavku 2.6.4.1 zgoraj, se predpostavlja, da je število EPDČ, ki jih potrebuje agencija EASA za dejavnosti sprejemanja predpisov na področju letališč, šest (vodilni delavec, štiri administratorji in pomočnik). Še dva EPDČ se štejeta za nujna za podporo sprejemanju predpisov z zadostnim analiziranjem letaliških varnostnih podatkov in raziskavami varnosti.

**Zato je treba domnevati, da je skupni dodatni napor v Agenciji (poleg tistega, ki je bil ocenjen za standardiziranje v odstavku 2.6.4.1 zgoraj) enak 8 EPDČ = 1 200 000 EUR na leto.**

Vendar pa je bilo v odstavku 2.3.3.3 zgoraj ocenjeno, da je za sprejemanje predpisov danes v EU-27 + 4 zaposlenih 99 EPDČ. Centralizacija sprejemanja predpisov bo po mnenju Agencije sprostila:

- približno 30 % navedenih virov v primeru možnosti 3A, saj bodo v tem primeru za številna letališča še naprej veljali nacionalni predpisi. Ta prihranek pomeni približno 30 EPDČ in tako 4 158 000 EUR na leto;
- približno 60 % virov v primeru možnosti 3B, ki pokriva vsa letališča, odprta za javno uporabo: tj. prihranek 60 EPDČ, kar ustreza 8 316 000 EUR na leto; približno 40 EPDČ bo še vedno potrebnih v državah za razvijanje varnostnih predpisov za letališča zunaj področja uporabe zakonodaje EU ali oblikovanje izvedbenih ukrepov na nacionalni ravni za bližino letališč. Nekaj napora se bo lahko posvetilo tudi prispevanju k sprejemanju predpisov v sistemu EASA, ki mu pripadajo;
- nazadnje, v zvezi z možnostjo 3C bi bilo mogoče prihraniti 70 % napora (tj. 70 EPDČ = 9 702 000 EUR na leto). Celo v tem primeru se dejansko domneva, da bo še naprej potreben en EPDČ na državo za prispevanje k razvoju skupnih pravil.

Za upravljavce letališč se ne predvidevajo nobeni dodatni stroški, čeprav bi lahko tudi upravljavci imeli rahlo gospodarsko korist, ki se tukaj količinsko ne opredeljuje in lahko izhaja iz centralizacije sprejemanja predpisov (tj. sodelovanje v postopku prek združenj na celinski ravni in sodelovanje s samo enim subjektom za sprejemanje predpisov in delovanje po enem sklopu pravil). Enako rahlo korist (tj. en sklop pravil za vsa letališča, odprta za javno uporabo v EU-27 + 4) bi lahko imeli tudi letalski prevozniki.

**Če povzamemo, centralizirano sprejemanje predpisov bo privedlo do prihranka 4 158 000 (možnost 3A), 8 316 000 (3B) ali 9 702 000 EUR (3C) na nacionalni ravni, dodatni stroški za Agencijo pa bodo znašali 1 200 000 EUR. V vsakem primeru bodo obstajale koristi za skupnost.**

#### 2.6.4.6 Shema usposobljenosti za letališko osebje

Zgoraj ocenjene varnostne koristi bodo izhajale tudi iz izboljšanih in bolje uporabljenih shem usposobljenosti za osebje, katerega dejavnosti lahko vplivajo na letalsko varnost na letališčih ali v njihovi bližini.



V primeru **možnosti 3A** se domneva, da tako osebje v povprečju šteje približno 70 oseb za vsako od 700 vključenih letališč (vključno z izvajalci storitev zemeljske oskrbe). Izmed teh 700 letališč jih ima le 160 dejansko več kot milijon potnikov na leto, kot je bilo obravnavano v odstavku 2.6.2.3 zgoraj. V zvezi s temi letališči bi lahko bilo vključenih na stotine članov osebja. Aéroport de Paris na primer upravlja 14 letališč s približno 10 000 člani osebja (tj. približno 700 oseb na letališče, vendar vključno z dejavnostmi in storitvami na tleh, ki nimajo neposrednega vpliva na varnost v letalstvu). Za drugih 540 letališč se tako predpostavlja, da število osebja, povezanega z varnostjo, ne bo preseglo 50 enot. Nato se domneva, da bo dodatni napor za njihovo usposabljanje v povprečju znašal en dan na osebo na leto =  $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$  dni na leto = 367 500 delovnih ur (290 EPDČ). Skupni stroški bodo tako zanje znašali približno  $124\,740 \text{ EUR} \times 290 \text{ EPDČ} = \mathbf{36\,175\,000 \text{ EUR (2006) na leto.}$

Za **možnost 3B** je povprečna velikost dodatnih letaliških organizacij precej manjša, zato se domneva povprečno 10 vključenih članov osebja na dodatno letališče. To za 2 300 (tj. 3 000 – 700 že upoštevanih v možnosti 3A) letališč privede, v skladu z isto logiko kot neposredno zgoraj, 10 oseb  $\times$  2 300 letališč  $\times$  1 dan do skupaj 23 000 dni, kar ustreza 172 500 letnim uram (tj. 137 EPDČ) prejetega usposabljanja, kar pomeni stroške v višini 17 089 000 EUR na leto. Ti stroški so dodani stroškom, izračunanim za možnost 3A, zato se za možnost 3B stroški ocenjujejo v višini  $36\,175 + 17\,089 = \mathbf{53\,264\,000 \text{ EUR na leto.}}$

Podobno, v **možnost 3C** so vključena tudi najmanjša letališča, zato se predpostavljajo samo tri osebe na dodatno letališče (za vseh 1 500), kar pripelje do 4 500 članov osebja, 33 750 ur na leto (približno 27 EPDČ) prejetega usposabljanja in 3 368 000 EUR na leto, dodanim možnosti 3B. Če povzamemo,  $53\,264 + 3\,368 = \mathbf{56\,632\,000 \text{ EUR}}$  skupnih letnih stroškov.

#### 2.6.4.7 Tehnični predpisi v specifikacijah Skupnosti

Prenos večine podrobnih tehničnih predpisov na raven specifikacij Skupnosti bo med drugim pripeljal do gospodarskih koristi, kot so:

- poenostavljen (in zato cenejši) postopek za njihovo sprejemanje in upravljanje;
- možnost prenosa na prostovoljne panožne standarde, kar pomeni manj stroškov za davkoplačevalce;
- hitrejša spremembe po razvoju tehnologije in tako manj ovir za vstop novih proizvodov na trg;
- večja prožnost med certifikacijskim postopkom in zato zmanjšanje števila delovnih ur, porabljenih za pogajanja med zakonodajalcem in reguliranim subjektom.

Zgornje koristi je zelo težko količinsko opredeliti na preprost način. Po drugi strani se šteje, da je uporaba ekonometričnih modelov nesorazmerna. Te gospodarske koristi zato niso količinsko opredeljene v tej presoji učinkov predpisov.

#### 2.6.4.8 Povzetek gospodarskega učinka

Na podlagi sklepnih ugotovitev iz prejšnjih pododstavkov od 2.6.4.1 do 2.6.4.7 je mogoče pripraviti naslednjo zbirno preglednico 32 za primerjavo gospodarskega učinka treh možnosti glede področja uporabe zakonodaje EU:

Ocenjeni stroški področja uporabe zakonodaje EU	Tisoč EUR (2006)/leto		
	3A	3B	3C
<b>Število letališč</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Razširitev inšpekcijskih pregledov standardiziranja	1 858	1 858	1 858
Letališča iz osnovne uredbe (tj. certificiranje)	0	30 076	49 404
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	27 027	-11 781	-11 781
Stroški škode med vožnjo po tleh in mirovanjem	-11 640	-34 920	-23 280
Sprejetje skupnih izvedbenih pravil	-4 158	-8 316	-9 702
Scheme usposobljenosti za letališko osebje	36 175	53 264	56 632
Osebe Agencije za sprejemanje predpisov in varnostne analize	Že upoštevano zgoraj		
Osebe v pristojnih organih za certificiranje in nadzor			
Tehnični predpisi v specifikacijah Skupnosti	Niso količinsko opredeljeni		
<b>SKUPAJ</b>	<b>49 262</b>	<b>30 181</b>	<b>63 131</b>

**Preglednica 32: Povzetek gospodarskega učinka področja uporabe zakonodaje EU**

Iz preglednice je razvidno, da je možnost 3C najdražja, možnost 3B pa najcenejša.

Denarni izrazi iz preglednice 32 zgoraj so nato prevedeni v točke v naslednji preglednici 33:

Kazalniki rezultatov, pomembni za gospodarski učinek področja uporabe zakonodaje EU	Točkovanje možnosti		
	3A	3B	3C
<b>Število letališč</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Razširitev inšpekcijskih pregledov standardiziranja	- 3	- 3	- 3
Letališča iz osnovne uredbe (tj. certificiranje)	0	- 2	- 3
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	- 2	+ 2	+ 2
Stroški škode med vožnjo po tleh in mirovanjem	+ 1	+ 3	+ 2
Sprejetje skupnih izvedbenih pravil	+ 1	+ 2	+ 3
Scheme usposobljenosti za letališko osebje	- 1	- 2	- 3
Osebe Agencije za sprejemanje predpisov, standardiziranje in varnostne analize	0	0	0
Osebe v pristojnih organih za certificiranje in nadzor	0	0	0
Tehnični predpisi v specifikacijah Skupnosti	0	0	0
<b>VSOTA</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 2 za gospodarski učinek)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

**Preglednica 33: Točkovanje gospodarskega učinka področja uporabe zakonodaje EU**

### 2.6.5 Okoljski učinek

Obravnavani zakonodajni predlog ne vsebuje ničesar, kar bi imelo za cilj povečanje prometa, izgradnjo nove infrastrukture ali sprostitev okoljskih predpisov. Učinek vsake izmed treh obravnavanih možnosti se mora zato obravnavati kot nevtralen v zvezi z okoljskimi vidiki.

### 2.6.6 Družbeni učinek

Predvideti je mogoče tri glavne učinke po sprejetju predloga razširitve pristojnosti agencije EASA na letališča:

- sistematična posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, ki so sestavni del sistema EASA, se bodo nemudoma razširila na področje letališč, začeniši z vključitvijo predstavniških teles v Posvetovalni odbor za varnostne standarde (*Safety Standards Consultative Committee – SSCC*), in se nadaljevala ne le s strokovnimi skupinami, temveč tudi z javnimi posvetovanji prek dokumentov NPA. To bo na splošno prispevalo ne samo k razvoju boljših pravil, temveč tudi h krepitvi solidarnosti med vključenimi državljani in bo zagotavljalo zelo trdno podlago za obrambo evropskih stališč na svetovni ravni;
- povečanje pristojnosti osebja, ki opravlja naloge, ki bi lahko vplivale na letalsko varnost na letališčih ali v njihovi bližini, ob upoštevanju, da je največji del skupnih stroškov, ocenjenih v odstavku 2.6.4.8 zgoraj za vse tri možnosti, dejansko namenjen povečanju strokovne usposobljenosti osebja. Za možnost 3B je gospodarska vrednost okrepljenega usposabljanja in izobraževanja celo večja od skupnih stroškov (zaradi prihrankov na drugih področjih); z družbenega vidika bo predlog izboljšal kakovost zaposlovanja po EU-27 + 4 in konkurenčnost sistema EU;
- nazadnje, predlagana centralizacija sprejemanja predpisov bo pripeljala do sprostitve nekaterih EPDČ, ki so trenutno zadolženi za to nalogo v državah EU-27 + 4; vendar je to edini vidik, s katerega bo potrebnega manj osebja; nasprotno, v različnih odstavkih prejšnje gospodarske ocene so bile ponujene ocene tudi z vidika dodatnih EPDČ. To je povzeto v preglednici 34 spodaj:

EPDČ	Agencija	Organi	Upravljavci letališč	Izvajalci storitev zemeljske oskrbe	SKUPAJ
<b>Možnost 3A = 700 letališč</b>					
Standardiziranje	11	2	0	0	<b>13</b>
Certificiranje	0	0	0	0	<b>0</b>
Sistem upravljanja (V in K)	0	0	105	100	<b>205</b>
Skupna pravila	8	-30	0	0	<b>-22</b>
Usposobljenost osebja	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>SKUPAJ</b>	19	-28	250	245	<b>486</b>
<b>Možnost 3B = 3 000 letališč</b>					
Standardiziranje	11	2	0	0	<b>13</b>
Certificiranje	0	165	52	0	<b>217</b>
Sistem upravljanja (V in K)	0	0	-175	100	<b>-75</b>
Skupna pravila	8	-60	0	0	<b>-52</b>
Usposobljenost osebja	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>SKUPAJ</b>	19	107	159	245	<b>530</b>
<b>Možnost 3C = 4 500 letališč</b>					
Standardiziranje	11	2	0	0	<b>13</b>
Certificiranje	0	273	85	0	<b>358</b>
Sistem upravljanja (V IN K)	0	0	-175	100	<b>-75</b>
Skupna pravila	8	-70	0	0	<b>-62</b>
Usposobljenost osebja	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>SKUPAJ</b>	19	205	219	245	<b>688</b>

### Preglednica 34: Ustvarjena nova delovna mesta (EPČD)

Iz zgornje preglednice 34 je razvidno, da bi lahko možnost 3C ustvarila približno 700 delovnih mest na zelo strokovnem področju varnosti v letalstvu. Možnost 3A bi lahko ustvarila približno 480 delovnih mest, vendar bi bilo treba približno 30 članov osebja v organih dodeliti za druge naloge. Nazadnje, možnost 3B bo ustvarila le nekaj več kot 500 novih delovnih mest, povečanje zahtevane delovne sile pa bo mogoče opaziti v vseh segmentih vključenih subjektov, čeprav štirikrat več v zasebnem sektorju kot v javnem. Po vsaki od možnosti se bo osebje Agencije povečalo za manj kot 20 oseb.

Zgornje ugotovitve so nato prevedene v dosežene točke za veljavne kazalnike rezultatov v naslednji preglednici 35:

Kazalniki rezultatov, pomembni za družbeni učinek področja uporabe zakonodaje EU	Točkovanje možnosti		
	3A	3B	3C
Razširitev inšpekcijskih pregledov standardiziranja	+ 1	+ 1	+ 1
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	+ 2	- 1	- 1
Letališča iz osnovne uredbe (tj. certificiranje)	0	+ 2	+ 2
Sprejetje izvedbenih pravil	- 1	- 2	- 2
SHEME usposobljenosti za letališko osebje	+ 1	+ 3	+ 2
<b>VSOTA</b>	<b>+ 3</b>	<b>+ 3</b>	<b>+ 2</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 2 za družbeni učinek)</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 4</b>

### Preglednica 35: Točkovanje družbenega učinka, povezanega z obsegom predloga

#### 2.6.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Mnenje Agencije o urejanju varnosti in interoperabilnosti letališč v celoti upošteva tako imenovano „EU-OPS“, prvo razširitev agencije EASA (tj. na letalske operacije, licenciranje letalskega osebja in varnost zrakoplovov tretjih držav) in veljavno zakonodajo o „enotnem evropskem nebu“ (SES). Predlagane niso nobene nasprotujoče si bistvene zahteve.

Poleg tega je Agencija že povedala, da se bo izogibala podvajanju izvedbenih pravil in/ali postopkov sprejemanja predpisov v zvezi s tistimi, ki morda izhajajo iz okvira SES za radijsko komunikacijo in meteorološke, navigacijske ali nadzorne sisteme.

Vsaka od treh možnosti je zato s tega vidika nevtralna.

#### 2.6.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

Glede na metodologijo, opisano v odstavku 2.1.2, in število točk, dodeljenih v odstavkih od 2.6.3 do 2.6.7, je mogoče pripraviti naslednjo matrico za analizo po več kriterijih:

Ponderirane točke možnosti za področje uporabe zakonodaje EU		3A	3B	3C
Število zajetih letališč		700	3 000	4 500
Ocena učinka	Ponderirana vsota			
Varnostna	+ 3	+ 18	+ 57	+ 30
Gospodarska	+ 2	- 10	0	- 4
Okoljska	+ 3	0	0	0
Družbena	+ 2	+ 6	+ 6	+ 4
Na druge letalske predpise	+ 1	0	0	0
<b>PONDERIRANA VSOTA</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

### Preglednica 36: Analiza po več merilih za obseg predloga

Iz te preglednice je razvidno, da možnost 3B dosega dvakrat več točk od možnosti 3C in celo več v primerjavi z možnostjo 3A. Možnost 3B zlasti:

- dosega dvakrat več točk z varnostnega vidika od drugih možnosti;
- je najcenejša, saj pripelje do skupne letne obremenitve približno 30 milijonov EUR na leto (2006) za zainteresirane letalske strani v EU-27 + 4, od katerih gre manj kot 2,85 milijona EUR za nove (19) člane osebja Agencije;
- bi lahko skupaj ustvarila približno 500 novih kvalificiranih delovnih mest: približno 100 znotraj organov, preostala pa pri upravljavcih letališč in izvajalcih storitev zemeljske oskrbe.

To je razlog, da je Agencija vključila možnost 3B v svoje mnenje: tj. za vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo, se uporabljajo skupna pravila EU. Ta predlog je podprlo 90 % od 20 nacionalnih organov, ki so sodelovali v posvetovanjih, kot je povzeto v preglednici 37 spodaj:

<b>PODROČJE UPORABE ZAKONODAJE SKUPNOSTI</b>			
<b>glede na odgovore letalskih organov na vprašanje št. 3 dokumenta NPA</b>			
<b>Letališča, ki so ODPRTA za JAVNO UPORABO</b>			<b>Samo LETALIŠČA, ki so odprta za redni KOMERCIALNI promet</b>
<b>+ vsa druga, tudi če niso odprta za javno uporabo</b>	<b>+ posebni primeri (npr. učenje letenja)</b>	<b>Samo</b>	
Belgija	Nizozemska	Avstrija	Nemčija (BMVBS v skladu z odzivom na dokument CRD)
		Danska	
Češka	Romunija	Francija	
		Grčija	
Finska	Španija	Islandija	Italija (v skladu z odzivom na dokument CRD)
		Irska	
Norveška	Švedska	Slovaška	
		Slovenija	
	Združeno kraljestvo	Švica	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**Preglednica 37: Podpora pristojnih organov za letališča, odprta za javno uporabo, s področja uporabe zakonodaje Skupnosti**

## **2.7 Analiza učinkov pravil in izvedbenih sredstev za letališko opremo**

### *2.7.1 Alternativne možnosti*

V odstavku 2.5.2 zgoraj so bile opredeljene naslednje alternativne možnosti za letališko opremo:

- 4A: letališka oprema se ne ureja na ravni EU;
- 4B: skupna pravila EU (npr. ETSO) za „nestandardno“ opremo, ki se izvajajo z izjavo o skladnosti proizvajalca in izjave o verifikaciji upravljavca letališča (slednja se nanaša na integracijo in primernost za uporabo na lokaciji);
- 4C: kot 4B, vendar se ne zahteva izjava o verifikaciji, saj je del postopka certificiranja letališč.

## 2.7.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

### 2.7.2.1 Pristojni organi

Zgoraj navedeni možnosti 4B in 4C bosta vplivali na vseh 46 pristojnih organov (kot je bilo ocenjeno v odstavku 2.6.2.4 zgoraj) in Agencijo. Še več, ker bodo pristojni organi odgovorni celo prek področja uporabe zakonodaje Skupnosti, bodo vseeno še naprej odgovorni za nadzor varnosti letališke opreme, celo če ne obstajajo skupna pravila EU (tj. možnost 4A).

### 2.7.2.2 Letališča

Letališka oprema, kot so vizualni in radionavigacijski pripomočki, sistemi za odkrivanje in na splošno druga oprema, je omenjena v nekaterih prilogah ICAO<sup>20</sup>, vendar bi lahko bilo nepravilno zahtevati, da je lastnik ali upravljavec letališča odgovoren za tehnologije, za katere ni posebej usposobljen. Poleg tega je lahko del te opreme že urejen na podlagi SES<sup>21</sup>, zlasti z uredbo o interoperabilnosti<sup>22</sup>. Agencija tudi ugotavlja, da del zračne zemeljske podperne opreme že urejajo evropske organizacije za standardizacijo (ESO).<sup>23</sup> Zato v primeru možnosti 4A ne bodo uvedena nobena dodatna pravila EU za letališko opremo. Za letališča pa se bodo uvedle bistvene zahteve in z njimi povezana izvedbena pravila ter specifikacije Skupnosti. Ker ta skupna pravila na splošno temeljijo na Prilogi 14 ICAO, kot to zahtevajo skoraj vse zainteresirane strani, bodo zelo verjetno pokrivala tudi nekatere vidike letališke opreme (npr. lomljivost, vrsto in količino vizualnih pripomočkov, napajanje osvetljenih vizualnih pripomočkov, učinkovitost gasilskih vozil itd.). Preverjanje take opreme, ko se bo izvajalo, bo del postopka certificiranja letališč.

Zato bodo morala celo v primeru **možnosti 4A** (tj. niti dodatna skupna pravila ETSO niti drugi predpisi za letališko opremo; nobena vključitev projektivnih in proizvodnih organizacij take opreme) **vsaj letališča s področja uporabe zakonodaje EU (tj. 3 000 za možnost 3B, priporočeno v odstavku 2.6.9 zgoraj) izpolnjevati nekatere zahteve, povezane z nekaterimi vidiki nameščene letališke opreme.**

Agencija pa je nato menila, da je treba za letališko opremo določiti minimalne zahteve glede učinkovitosti, potrebne za varnost v letalstvu, na ravni izvedbenih pravil ali specifikacij Skupnosti, pri čemer se gospodarski panogi prepusti odgovornost za standardiziranje in ocenjevanje skladnosti proizvedene letališke opreme na splošno, saj se to počne na podlagi tako imenovanega „novega pristopa“<sup>24</sup>. To bo pomenilo možnost izdajanja odredb o evropskem tehničnem standardu (ETSO) kot sprejemljivih postopkov usklajevanja, kadar se to šteje za potrebno iz varnostnih razlogov, kot že velja za „nestandardne“ dele zrakoplovov, ki že spadajo v osnovno uredbo.

**Tako bo to morebiti zadevalo vseh 3 000 zajetih letališč celo v primeru možnosti 4B ali 4C.**

<sup>20</sup> Npr. v Prilogi 3 o meteoroloških storitvah za mednarodno zračno navigacijo, Prilogi 10 o letalskih telekomunikacijah in Prilogi 14 o letališčih.

<sup>21</sup> Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba, (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

<sup>22</sup> Uredba (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (UL L 96, 31.3.2004, str. 26–42).

<sup>23</sup> Zlasti Comité Européenne de Normalisation (CEN). Vendar sta tudi CENELEC in ETSI evropski organizaciji za standardizacijo. Dodatne informacije so na voljo na spletni strani [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> Približno 25 direktiv, sprejetih od leta 1987 na podlagi „novega pristopa“, ki izhajajo iz Resolucije Sveta z dne 7. maja 1985 o novem pristopu k tehnični uskladitvi in standardom, Resolucije Sveta z dne 21. decembra 1989 o globalnem pristopu za certificiranje in preizkušanje, ki določa načela o ugotavljanju skladnosti, in Sklepa Sveta 93/465/ES o določitvi podrobnih postopkov za ugotavljanje skladnosti.

### 2.7.2.3 Upravljavci letališč

To bo zadevalo tudi vse upravljavce teh 3 000 letališč. Vendar so tudi primeri enega podjetja, ki upravlja več kot eno letališče (npr. kot AENA, ki upravlja skoraj 50 letališč). Na podlagi informacij, ki so na voljo na spletu (predvsem članstva v organizaciji ACI Europe), so v spodnji preglednici 38 predstavljeni nekateri podatki o upravljavcih več letališč:



Subjekt	Spletna stran	Glavna država poslovanja	Število upravljanih letališč			
			V matični državi	V EU-27 + 4	Zunaj EU-27 + 4	SKUPAJ
Aeroporti di Roma	www.adr.it	Italija	2	0	0	2
Aeroportos de Madeira		Portugalska	2	0	0	2
Aeroportos de Portugal	www.ana-aeroportos.pt	Portugalska	7	0	0	7
Aéroports de Paris	www.adp.fr	Francija	14	0	0	14
Aeropuertos y Navegación Aérea	www.aena.es	Španija	47	0	0	47
Avinor	www.avinor.no	Norveška	46	0	0	46
British Airport Authority	www.baa.co.uk	Združeno kraljestvo	7	1	10	18
Copenhagen Airports	www.cph.dk	Danska	2	0	0	2
CSL – Češka letališka uprava		Češka	4	0	0	4
Dublin Airport Authority	<a href="http://www.dublinairportauthority.com">www.dublinairportauthority.com</a>	Irska	3	0	0	3
Finavia	www.finavia.fi	Finska	25	0	0	25
Fraport	www.fraport.com	Nemčija	3	2	5	10
Luftfartsverket	www.lfv.se	Švedska	19	0	0	19
Manchester Airport Group	www.manaipor.co.uk	Združeno kraljestvo	4	0	0	4
Ministrstvo za promet		Ciper	2	0	0	2
Ministrstvo za promet in komunikacije		Grčija	38	0	0	38
Ministrstvo za promet		Litva	2	0	0	2
Polish Airports (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	Poljska	3	0	0	3
Regional Airports Ltd		Združeno kraljestvo	2	0	0	2
Slovak Airports Aut.	www.airportbratislava.sk	Slovaška	5	0	0	5
Soc. Eser. Aeroport.	www.sea-aeroportimilano.it	Italija	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatser förbundet	www.flygplatser.nu	Švedska	34	0	0	34
TBI plc		Združeno kraljestvo	3	0	0	3
23	DELNI SEŠTEVEK		276	3	15	294
	SKUPAJ		279			

### Preglednica 38: Upravljalci več letališč

Podatki iz zgornje preglednice lahko niso popolni ali povsem natančni, zato se domneva, da je v EU-27 + 4 približno 25 subjektov, ki upravljajo več kot eno letališče, in da je skupno število takih letališč približno 275.

Za upoštevanje tega dejstva se zato ocenjuje, da bo **število zadevnih upravljavcev znašalo približno** (3 000 – 275 + 25) **2 750**. Celotno bo veljalo za vse tri možnosti 4A, 4B in 4C.

#### 2.7.2.4 Izvajalci storitev zemeljske oskrbe na letališčih

V prilogi k direktivi Sveta o zemeljski oskrbi so v tej kategoriji naštet številne storitve. Nekatero od njih zahtevajo opremo, ki jo je treba uporabljati na območju gibanja na letališču. Povzetek mogočih primerov letališke opreme je podan v preglednici 39 spodaj, vključno z navedbo, ali je taka oprema že navedena v Prilogi 14 ICAO ali v bistvenih zahtevah, ki jih predlaga Agencija:

Storitve zemeljske oskrbe <sup>25</sup> , ki zahtevajo opremo na območju gibanja		Primeri opreme	Navedena v	
			Priloga 14 ICAO	BZ
Potniki		Stopnice, avtobusi, pomični mostovi		A.1.f
Prtljaga		Naprave za natovarjanje in raztovarjanje		B.1.a
Ploščad	Vodenje na parkirni prostor	Naprave za vožnjo letala do parkirnega prostora	DA	A.3.a
	Parkiranje	Podstavki za kolesa (cokle)		B.1.a
	Zagon motorja	Zunanje napajalne enote		B.1.a
	Vleka	Vlačilci		B.1.a
Storitve na zrakoplovih	Čiščenje	Drenaža toaletnih prostorov		B.1.a
	Klimatizacija in napajanje	Zunanje napajalne enote		B.1.a
	Razledenitev in preprečevanje nastajanja ledu	Razledenitev	DA	B.1.a
Polnjenje rezervoarjev za gorivo		Pritrjena ali premična oprema za gorivo		B.1.h
Oskrba s hrano		Kombiji		B.1.a

**Preglednica 39: Primeri opreme, potrebne za storitve zemeljske oskrbe**

Iz zgornje preglednice 39 je razvidno, da bistvene zahteve, ki jih predlaga Agencija, v primerjavi s Prilogo 14 ICAO načeloma obsežneje pokrivajo letališko opremo, ki se uporablja za zemeljsko oskrbo. Kot je bilo pojasnjeno v obrazložitvenem memorandumu glede bistvenih zahtev, se to dogaja, ker so bile bistvene zahteve razvite v procesu ocene in zmanjševanja tveganja („od zgoraj navzdol“), ki je bil nato dopolnjen s preverjanjem „od spodaj navzgor“, ki je upoštevalo ne le Prilogo 14, temveč tudi drugo zakonodajo EU. To je skladno z mnenji, ki so jih izrazile številne zainteresirane strani, kot je predstavljeno v dokumentu CRD št. 6/2006. Zainteresirane strani so kot opremo, ki jo je treba urediti, dejansko navedle opremo za razledenitev, opremo za oskrbo z gorivom, zemeljske vire električne energije in zaganjalnike ter splošneje opremo za zemeljsko oskrbo.

<sup>25</sup> V skladu s Prilogo k Direktivi 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996.

**Zato se ocenjuje, da bo možnost 4A vplivala na samo 10 % (tj. 100) izmed 1 000 podjetij za izvajanje storitev zemeljske oskrbe (tj. učinek na letališko opremo je le posreden z izvedbenimi pravili ali specifikacijami Skupnosti na podlagi določb ICAO za letališča). Nasprotno pa bosta možnosti 4B ali 4C vplivali na vsa podjetja za izvajanje storitev zemeljske oskrbe.**

#### 2.7.2.5 Projektivne in proizvodne organizacije letališke opreme

Oceno delovanja in skladnosti radijske navigacije, nadzornih sistemov (tj. radarjev) in letalskih komunikacijskih sistemov, čeprav so nameščeni na letališču, bi lahko po potrebi pokrivali tudi predpisi „enotnega evropskega neba“. Komisija se bo za vsak primer posebej odločila, katero pravno podlago je treba uporabljati (bodisi osnovno uredbo Agencije bodisi „enotno nebo“), da se prepreči podvajanje postopkov sprejemanja predpisov in naknadnih pravil. Zato ni primerno obravnavati tovrstne opreme v tej presoji učinkov predpisov, saj že spada na področje letalske zakonodaje EU.

Poleg tega predlog Agencije pokriva drugo opremo, navedeno v Prilogi 14 ICAO, kot je poudarjeno v preglednici 40 spodaj:

Zahteve za letališko opremo		Primeri opreme	Navedena v	
			Prilogi 14 ICAO	BZ
Naprave za merjenje trenja		Mikrometri	2.9	A.1.a.v
Oskrba potnikov		Stopnice, avtobusi, pomični mostovi		A.1.f
Ravnanje s prtljago		Naprave za natovarjanje in raztovarjanje		B.1.a
Kazalniki in signalizacijske naprave		Kazalniki smeri vetra	5.1.1	A.3.a
Luči na vzletno-pristajalni stezi in vozni stezi		Luči na srednji črti vzletno-pristajalne steze	5.3.12	A.3.a
Elektroenergetski sistemi		Viri za navigacijske pripomočke	8.1	A.3.b
Reševalna oprema		Reševalna vozila, čolni	9.1	B.1.k
Sredstva za gašenje ter vozila reševalne službe in gasilcev		Stopnja izpraznitve	9.2	B.1.k
Odstranitev onesposobljenega zrakoplova		Žerjavi	9.3	B.1.a
Lomljivost		Komunikacijske antene	9.9	A.1.c.iii
Oskrba na ploščadi	Vodenje na parkirni prostor	Naprave za vožnjo letala do parkirnega prostora	5.3.24	A.3.a
	Parkiranje	Podstavki za kolesa (cokle)		B.1.a
	Zagon motorja	Zunanje napajalne enote		B.1.a
	Vleka	Vlačilci		B.1.a
Storitve na zrakoplovih	Čiščenje	Drenaža toaletnih prostorov		B.1.a
	Klimatizacija in napajanje	Zunanje napajalne enote		B.1.a
	Razledenitev in preprečevanje nastajanja ledu	Razledenitev	3.15	B.1.a
Polnjenje rezervoarjev za gorivo		Pritrjena ali premična oprema za gorivo		B.1.h
Oskrba s hrano		Kombiji		B.1.a

**Preglednica 40: Primeri opreme s področja uporabe razširjene osnovne uredbe EASA**

V primeru možnosti 4A ne bodo določena nobena posebna pravila EU (npr. odredbe ETSO) za tovrstno opremo. Zato **možnost 4A ne bo vplivala na projektivne in proizvodne organizacije.**

Pri oceni števila projektivnih in proizvodnih organizacij, na katere bi lahko vplivali možnosti 4B in 4C, Agencija opaža, da je bilo na enem od pomembnejših dogodkov, ki jih organizira ACI Europe in je bil načrtovan za konec leta 2007, ponujenih približno 60 mest za razstavljalce<sup>26</sup>. Podobno število razstavljalcev je razstavljalo na dogodku „Airport Exchange“ (Letališka izmenjava) decembra 2006. Zato **se predpostavlja, da znaša število podjetij, na katera lahko vplivata možnosti 4B ali 4C v zvezi z načrtovanjem in proizvodnjem letališke opreme, približno 100.**

#### 2.7.2.6 Organizacije za vzdrževanje letališke opreme

Poleg tega se predpostavlja, da bodo za vzdrževanje letališke opreme odgovorni subjekti, ki jo uporabljajo (npr. izvajalci storitev zemeljske oskrbe ali upravljavci letališč). Pristojnim organom bodo morali dokazati, da je vzdrževanje primerno organizirano in se ustrezno opravlja bodisi znotraj subjektov bodisi prek tretje stranke. Ker ne obstajajo varnostni dokazi, ki opredeljujejo bistvena tveganja, izhajajoča iz slabega vzdrževanja letališke opreme, se trenutno zdi nesorazmerno naložiti vzdrževalnim organizacijam zahteve za tako opremo. Predvidena politika zato nanje ne bo vplivala. Če se bo v prihodnje pojavila potreba po posebnih delih letališke opreme, se bo za to izvedla primerna presoja učinkov predpisov.

#### 2.7.2.7 Povzetek zadevnih subjektov

Če povzamemo, na podlagi informacij iz pododstavkov od 2.7.2.1 do 2.7.2.6 zgoraj je v preglednici 41 spodaj izračunano število zadevnih subjektov:

MOŽNOST		Ocenjeno število				
Id.	Opis	Letališča	Upravljavci letališč	Izvajalci storitev zemeljske oskrbe	Načrtovane** in proizvodnje	Organi
4A	Letališka oprema se ne ureja na ravni EU.	3 000	2 750	100	0	46
4B	Odredbe ETSO za „nestandardno“ opremo in izjava o verifikaciji.			1 000	100*	46 + Agencija
4C	Kot v 4B, vendar izjava o verifikaciji ni potrebna.				100*	

\* dejansko število bo ocenjeno med presojo učinkov predpisov za vsako posamezno odredbo ETSO. V tem primeru bi se lahko njihov obseg meril v desetinah in ne stotinah.

\*\* Trenutno ni predvideno urejanje organizacij za vzdrževanje letališke opreme.

### **Preglednica 41: Število subjektov, na katere vplivajo pravila o letališki opremi**

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

### 2.7.3 Varnostni učinek

Kot je pojasnjeno v mnenju, Agencija verjame, da bi morala biti tudi letališka oprema vključena na področje uporabe spremenjene osnovne uredbe, kar bi nato zagotavljalo trdno podlago za specifikacije, ki jih razvije gospodarska panoga. Proizvedena oprema bi seveda morala biti predmet preverjanja skladnosti z veljavnimi bistvenimi zahtevami in izvedbenimi pravili ter drugo veljavno zakonodajo (npr. o elektromagnetni interferenci) in ustreznimi specifikacijami Skupnosti.

Če to zahteva veljavna odredba ETSO (če je izdana), bo načrt opreme certificiran, proizvedena oprema pa bo opremljena z izjavo o skladnosti, ki jo podpiše proizvajalec, prav tako s sklicevanjem na odredbo ETSO (kot za dele zrakoplovov). V tem primeru bodo morali biti projektanti in proizvajalci pooblašteni.

Vse zgoraj navedeno se bo uporabljalo za možnosti 4B in 4C. Nasprotno pa se ne bo uporabljalo za možnost 4A. Možnost 4B od upravljavca letališča zahteva (poleg postopka certificiranja letališč), naj podpiše izjavo o verifikaciji za vsak del opreme (ko se zanjo uporablja odredba ETSO), ki se uporablja ali izvaja na njegovem letališču.

Agencija zato verjame, da:

- možnost 4A z varnostnega vidika ne bo povzročila niti izboljšanja niti nazadovanja (dejansko sedanje stanje);
- bosta možnosti 4B in 4C enako prispevali k varnosti.

Podrobneje, ocenjuje se, da bo bodisi možnost 4B bodisi 4C pripeljala do naslednjih bistvenih varnostnih učinkov:

- okrepljene pravne določnosti pravil, ki jih je treba uporabljati za letališko opremo, in boljšega opredeljevanja povezanih odgovornosti ter postopkov za preverjanje skladnosti;
- posledično trdnejše podlage za panožne standarde;
- obveznosti, ki se naloži projektantom in proizvajalcem, naj razglasijo skladnost svojih proizvodov z varnostnimi pravili;
- dokazil o takih razglasitvah, ki jih zbira upravljavec letališča in se uporabljajo med postopkom certificiranja.

Če povzamemo, z uporabo metodologije iz odstavka 2.1.2 zgoraj (vključno s ponderiranim faktorjem 3 za varnostne učinke) in izbiro ustreznih kazalnikov rezultatov, povezanih s posebnimi cilji iz odstavka 2.4.5, je mogoče dodeliti točke za varnostni učinek treh možnosti, povezanih z letališko opremo, kot je predstavljeno v naslednji preglednici 42:

Kazalniki rezultatov, pomembni za varnostni učinek urejanja letališke opreme	Točkovanje možnosti		
	4A	4B	4C
<b>Letališka oprema</b>	<b>Ne narediti nič</b>	<b>ETSO + izjava o verifikaciji</b>	<b>ETSO + certificiranje letališča</b>
Kazalniki letališke varnosti	0	+ 1	+ 1
Sprejetje skupnih pravil (tj. odredb ETSO)	0	+ 1	+ 1
Dovoljenja organizacijam, ki načrtujejo in proizvajajo letališko opremo	0	+ 2	+ 2
<b>VSOTA</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 3 za varnost)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**Preglednica 42: Točkovanje varnostnega učinka možnosti za letališko opremo**

#### 2.7.4 Gospodarski učinek

**Možnost 4A ne zahteva nobenih dodatnih pravil ali odredb ETSO za letališko opremo. Njen gospodarski učinek je zato mogoče oceniti kot nevtralen.**

Nasprotno je pristop, ki ga predlaga bodisi možnost 4B bodisi 4C, po eni strani skladen z „novim pristopom“ in tako blizu sedanjim panožnim praksam, ki se že uporabljajo. Po drugi strani je skladen s pravili Agencije, ki so že oblikovana za dele zrakoplovov. Povezana izvedbena pravila ali odredbe ETSO bodo podrobno določale veljavne zahteve glede varnosti in učinkovitosti za „nestandardno“ opremo ter določbe za projektivne ali proizvodne organizacije. Odobritvi načrta take opreme bo po potrebi sledila ocena skladnosti, ki jo bo podpisal proizvajalec.

Natančno presojo učinka pa bi bilo mogoče izvesti le, kadar se predlagajo navedena pravila ali odredbe ETSO.

Povedano drugače, ker trenutno ne obstajajo nobene odredbe ETSO, so ocenjeni stroški enaki nič. To se v glavnem uporablja za možnost 4C (tj. samo odredbe ETSO in povezani postopki za načrtovanje in proizvodnjo).

Poleg tega pa Agencija v skladu s stališčem zainteresiranih strani predlaga tudi, naj se obravnava tudi ocena pravilnega izvajanja ali uporabe posebne letališke opreme na lokaciji. V zvezi s tem se v možnosti 4C domneva, da je preverjanje opreme, ki se uporablja, del postopka certificiranja letališč. **Možnost 4C zato ne pomeni nobenih dodatnih stroškov v zvezi s stroški certificiranja letališč, ki so že bili izračunani v odstavku 2.6.4.2 zgoraj.**

Nasprotno, možnost 4B upravljavcem letališč nalaga dodatni postopek (podoben tistemu, ki ga zdaj vključuje „enotno nebo“<sup>27</sup> in je naslovljen na izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa – ANSP) „izjave o verifikaciji“ za nameščeno ali kupljeno letališko opremo. Možnost 4B zato ne bo pomenila nobenih dodatnih stroškov za pristojne organe ali podjetja za izvajanje storitev zemeljske oskrbe. Za Agencijo bosta obe možnosti, 4B in 4C, zahtevali določeno stopnjo navora za sprejemanje predpisov, za katerega pa se šteje, da je že bil vključen v splošno oceno stroškov sprejemanja odločitev iz odstavka 2.6.4.5 zgoraj.

<sup>27</sup> Člen 6 Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (UL L 96, 31.3.2004, str. 26–42).

Vendar bo možnost 4B upravljavcu letališča naložila dodatni postopek, in sicer ne samo opraviti preverjanje sistemov, ki se uporabljajo (kar se danes že počne in preverja med certificiranjem letališča), temveč voditi postopke ter zbirati in arhivirati izjave o preverjanju. Ocenjuje se, da lahko to za večja letališča (njihovo število je ocenjeno na 700 v odstavku 2.6.2.1 zgoraj) pomeni približno 0,5 EPDČ (tj. 630 delovnih ur = 69 300 EUR na leto), kar pomeni, da znaša zanje skupna gospodarska obremenitev 69 000 EUR x 700 = 48 300 000 EUR na leto.

Za preostalih 2 300 letališč (tj. skupaj 3 000 – 700) se ocenjuje, da je obremenitev veliko manjša: 0,2 EPDČ za vsako izmed njih (= 252 ur = 27 720 EUR na leto). Če to pomnožimo z 2 300, dobimo 63 756 000 EUR (2006) na leto. Skupne dodatne stroške možnosti 4B je mogoče oceniti (za skupaj 3 000 letališč) kot 48 300 000 + 63 756 000 = 112 056 000 EUR (2006) na leto. Ocenjene stroške je mogoče povzeti kot v preglednici 43 spodaj:

Ocenjeni stroški urejanja letališke opreme	Tisoč EUR (2006) na leto		
	4A	4B	4C
<b>Letališka oprema</b>	<b>Ne narediti nič</b>	<b>ETSO + izjava o verifikaciji</b>	<b>ETSO + certificiranje letališča</b>
Oprema iz osnovne uredbe (tj. izjava o verifikaciji)	0	112 056	0
Sprejetje skupnih izvedbenih pravil (ETSO)	0*	0*	0*
Načrtovanje in proizvodnja letališke opreme	0*	0*	0*
<b>SKUPAJ</b>	<b>0</b>	<b>112 056</b>	<b>0</b>

\* strošek = nič, ker ne obstajajo odredbe ETSO. Izvedla se bo posebna presoja učinkov predpisov, ki bo dokumentirala stroške in koristi pred izdajo vsakršne odredbe ETSO.

### Preglednica 43: Povzetek stroškov urejanja letališke opreme

Poleg zgoraj ocenjenih stroškov lahko možnosti 4B in 4C povzročita druge gospodarske učinke, kot so:

- vzajemno priznavanje projektivnih in proizvodnih organizacij za letališko opremo, kar nato prispeva k izgradnji notranjega trga;
- okrepljena standardizacija in večja konkurenca za proizvode, ki dajejo zahtevano kakovost, s pozitivnimi učinki na cene.

Vse zgornje kvantitativne in kvalitativne ocene gospodarskega učinka je mogoče nato izraziti s točkami v naslednji preglednici 44:

Kazalniki rezultatov, pomembni za gospodarski učinek urejanja letališke opreme	Točkovanje možnosti		
	3A	3B	3C
<b>Letališka oprema</b>	Ne narediti nič	ETSO + izjava o verifikaciji	ETSO + certificiranje letališča
Letališča iz osnovne uredbe (tj. izjava o verifikaciji)	0	-3	0
Sprejetje skupnih izvedbenih pravil (ETSO)	0	0	0
Načrtovanje in proizvodnja letališke opreme	0	0	0
<b>VSOTA</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 2 za gospodarski učinek)</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>	<b>0</b>

#### Preglednica 44: Točkovanje gospodarskega učinka možnosti za letališko opremo

##### 2.7.5 Okoljski učinek

Priloga 14 ICAO trenutno ne vsebuje določb za okoljski učinek npr. letaliških vozil ali katerega koli drugega materiala, tekočine ali sredstva, ki se uporablja v letaliških operacijah. Okvir, ki ga predlaga bodisi možnost 4B bodisi 4C in polaga temelje za mogoče prihodnje urejanje opreme, bo imela rahel (tj. + 1) pozitiven učinek na okolje. Ob uporabi metodologije iz odstavka 2.1.2 zgoraj je treba ta rahli učinek „ponderirati“ s 3.

##### 2.7.6 Družbeni učinek

Možnost 4A je treba z družbenega vidika šteti za nevtralno. Nasprotno pa bi lahko imeli možnosti 4B in 4C rahlo (+ 1) pozitiven družbeni učinek z vidika:

- večjega števila kvalificiranih delovnih mest v odobrenih projektivnih in proizvodnih organizacijah letališke opreme;
- izstopa nezadostno strukturiranih podjetij s trga dela;
- izboljšanja kakovosti opravljenega dela in posledično konkurenčnosti evropskih izdelkov z vidika razmerja med ceno in kakovostjo.

Temu rahlo pozitivnemu učinku je treba v skladu z metodologijo iz odstavka 2.1.2 dodeliti „ponder“ 2.

##### 2.7.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Nobena odredba ETSO ali izvedbena pravila ne bodo podvojila sedanjih pravil, vzpostavljenih z „enotnim nebom“. Vsaka od teh treh možnosti bo s tega vidika zato nevtralna.



### 2.7.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

Glede na metodologijo, opisano v odstavku 2.1.2, in število točk, dodeljenih v odstavkih od 2.7.3 do 2.7.7, je mogoče pripraviti naslednjo matrico za analizo po več merilih:

Ponderirano točkovanje možnosti za področje uporabe zakonodaje EU		4A	4B	4C
Letališka oprema		Ne narediti nič	ETSO + izjava o verifikaciji	ETSO + certificiranje letališča
Ocena učinka	Ponder			
Varnostna	+ 3	0	+ 12	+ 12
Gospodarska	+ 2	0	- 6	0
Okoljska	+ 3	0	+ 3	+ 3
Družbena	+ 2	0	+ 2	+ 2
Učinek na druge letalske predpise	+ 1	0	0	0
<b>PONDERIRANA VSOTA</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

#### Preglednica 46: Analiza po več merilih za letališko opremo

Iz zgornje preglednice je razvidno, da se zdi možnost 4A zelo slaba v primerjavi z drugima dvema možnostma. Možnost 4C dosega veliko boljši rezultat od možnosti 4B. Možnosti 4B in 4C zlasti:

- dosega veliko boljši rezultat z varnostnega vidika od možnosti 4A;
- bi lahko postavili temelje za boljše okoljsko upravljanje na letališčih;
- bi lahko izboljšali kakovost in količino delovnih mest v projektivnih in proizvodnih organizacijah letališke opreme.

Vendar bi lahko možnost 4B stala približno 100 milijonov EUR (2006) na leto, medtem ko možnost 4C ne prinaša dodatnih stroškov. To je razlog, da je Agencija vključila možnost 4C (tj. specifikacije Skupnosti, ki jih prostovoljno razvije panoga in so podprte z odredbami ETSO Agencije, kadar je to potrebno za doseganje ustreznih ravni varnosti; urejanje povezanih projektivnih in proizvodnih organizacij ter preverjanje uporabljane letališke opreme med običajnim postopkom certificiranja in nadzora letališč) v svoje mnenje.

## 2.8 Analiza učinkov postopka certificiranja

### 2.8.1 Alternativne možnosti

V odstavku 2.5.2 zgoraj so bile opredeljene naslednje alternativne možnosti za postopek certificiranja:

- 7A: postopek certificiranja (ki vključuje infrastrukturo in upravljanje) se zahteva na vseh letališčih (kar je bilo nato izhodišče za odstavek 2.6 zgoraj);
- 7B: ločen certifikat za infrastrukturo in opremo za vsako letališče in „enotni“ organizacijski certifikat na ravni podjetja za vsa podjetja, ki upravljajo več letališč;
- 7C: kot v 7B, vendar samo, kadar upravljavec zahteva „enotni“ certifikat.

## 2.8.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov

### 2.8.2.1 Upravljalci letališč

Nobena od treh alternativnih možnosti ne bo vplivala na izvajalce storitev zemeljske oskrbe in proizvodne organizacije letališke opreme.

Za veliko večino upravljalcev letališč, ki upravljajo eno samo letališče, bo dejstvo, ali se bo na koncu postopka certificiranja izdalo enoten dokument ali dva ločena dokumenta (tj. enega za infrastrukturo, drugega za operacije in upravljanje), imelo le zanemarljiv učinek s katerega koli vidika. Učinek takega postopka certificiranja je že bil ocenjen v odstavku 2.6 zgoraj, zato v primeru možnosti 7A ne bo nobenih dodatnih učinkov niti na letališča niti na upravljalce letališč.

In obratno, na približno **25 upravljalcev** več letališč, ki so opredeljeni v odstavku 2.7.2.3 in upravljajo skupaj približno **275 letališč**, bo vplivala možnost 7B, ki bo od njih zahtevala, naj zaprosijo za „enotni“ certifikat za upravljalce letališč.

V primeru možnosti 7C se bo vsak upravljavec več letališč odločil, ali bo zaprosil za „enotni“ certifikat za svoje upravljanje (predvsem centralizirano obvladovanje varnosti in vodenje kakovosti). Ker zdaj to ni splošno uveljavljena praksa, se domneva, da to lahko vključuje približno 40 % morebitnih kandidatov: tj. **10 izmed 25 upravljalcev**. Ker izmed navedenih 25 upravljalcev v povprečju vsak upravlja približno 11 letališč, se domneva, da bo število morebitno prizadetih letališč približno **100**.

### 2.8.2.2 Pristojni organi

V mnenju Agencije se predpostavlja, da je lahko lastnik ali upravljavec letališča javni subjekt, zasebno podjetje ali kateri koli drugi mehanizem (npr. „korporatiziran“ upravljavec, katerega delnice v večini ali celoti pripadajo javnim organom na nacionalni ali lokalni ravni). Vsekakor se prav tako predpostavlja, da morajo biti v primeru, če je upravljavec javni subjekt, operacije in linija poročanja neodvisne ne le od linije poročanja o notranji varnosti in kakovosti, temveč tudi od javnega certificiranja in nadzorne funkcije.

To načelo ločevanja med nadzornimi organi in gospodarskimi organizacijami je dobro uveljavljeno pri plovnosti (celo za državne projektivne ali proizvodne organizacije) in zračnih operacijah. Prav tako je bilo izrecno uvedeno v enotnem evropskem nebu<sup>28</sup>.

Zdi se, da:

- je v Grčiji in Litvi ministrstvo za promet neposredno odgovorno (vsaj v nekaj primerih) za upravljanje in delovanje letališč. Obe državi pa sta članici skupine GASR in v njej dejavno sodelujeta, zato se predpostavlja, da je že vzpostavljena ločena funkcija varnostnega nadzora;
- je tudi na Cipru ministrstvo za promet odgovorno za operacije in upravljanje letališč, vendar ta država ni članica skupine GASR: zato bo tam morda treba vzpostaviti novo funkcijo varnostnega nadzora;
- so v drugih državah (npr. v Franciji, Italiji) javni uslužbenci, ki so v nekaterih primerih stalno prisotni na letališčih, odgovorni ne le za varnostni nadzor, ampak tudi za upravljanje določenih dejavnosti (npr. reševalnih služb in gasilcev, lokalnih načrtov za izjemne primere).

<sup>28</sup> Člen 4.2 Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (UL L 96, 31.3.2004, str. 1–9).

Zadnje vprašanje pa je nepomembno z vidika učinka, saj bistvene zahteve, kot jih predlaga Agencija, upoštevajo take razmere. Tako bi lahko navedeno načelo ločevanja vplivalo le na ciprski organ.

Na Agencijo to ne bo vplivalo, saj se trenutno ne pričakuje, da bo neposredno vključena v certificiranje in nadzor letališč ali upravljavcev letališč.

Zato v primeru možnosti 7A na organe na splošno ne bo nobenega učinka poleg tistega, ki je že bil obravnavan v odstavku 2.6 zgoraj (in poleg navedenega ciprskega organa).

In obratno, v primeru možnosti 7B bodo na vseh 17 pristojnih organov držav, navedenih v odstavku 2.7.2.3 zgoraj, neposredno vplivali postopki certificiranja in nadzora.

Nazadnje, v primeru možnosti 7C število neposredno vključenih organov ne bo večje od števila vlagateljev (tj. 10).

### 2.8.2.3 Povzetek zadevnih subjektov

Če povzamemo, število zadevnih subjektov je ocenjeno v preglednici 47 spodaj:

MOŽNOST		Upravljavci letališč	Letališča	Pristojni organi	
Id.	Opis			Ki morajo ločevati nadzorne funkcije	Ki opravljajo nadzor
7A	Postopek certificiranja (infrastruktura in upravljanje) na vsakem letališču	0	0	1	0
7B	Obvezen enotni certifikat	25	275		17
7C	Prostovoljen enotni certifikat	10	100		10

**Preglednica 47: Število subjektov, na katere vplivajo spremembe v postopku certificiranja**

### *2.8.3 Varnostni učinek*

Dobro organiziran sistem upravljanja (predvsem obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti) ima pozitiven učinek na varnost ne glede na to, ali je v celoti razdeljen ali zgrajen okrog osrednje funkcije. Vendar Agencija verjame, da je na splošno zelo težko dokazati, da ima ena oblika organizacije boljši učinek na varnost od druge oblike.

Enako, šteje se, da izdaja enega ali dveh dokumentov na koncu postopka certificiranja nima nobenega varnostnega učinka.

Če povzamemo, vse tri obravnavane možnosti so nevtralne z vidika učinka na varnost.

### *2.8.4 Gospodarski učinek*

#### 2.8.4.1 Upravljavci letališč

V primeru možnosti 7A bodo stroški postopka certificiranja za upravljavce letališč ostali taki, kot so ocenjeni v odstavku 2.6.4.2 zgoraj. Ta možnost ne bo povzročila niti dodatnih stroškov

niti prihrankov. Šteje se, da bo v tem primeru sistem upravljanja ostal popolnoma razdeljen, celo za podjetja, ki upravljajo več kot eno letališče. Število članov osebja, ki je potrebno v tem primeru, je treba oceniti, saj bo to izhodišče, glede na katero se bo ocenjeval učinek možnosti 7B in 7C.

Zato je treba upoštevati, da je bilo v odstavku 2.6.4.3 zgoraj ocenjeno število treh EPDČ za obvladovanje varnosti na vsakem letališču, ki je odprto za redni komercialni promet: to so dejansko letališča, ki pripadajo zadevnim upravljavcem. Za integrirani sistem obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti se tako predpostavlja, da je na vsakem letališču v povprečju zaposlenih pet EPDČ v primeru popolnoma porazdeljene organizacije brez EPDČ na osrednji ravni.

Za oceno gospodarskega učinka možnosti 7B se predpostavlja, da je treba obravnavati 275 letališč, ki jih upravlja 25 subjektov. V razdeljeni organizacijski shemi bo to zahtevalo 5 EPDČ x 275 letališč = skupaj 1 375 EPDČ.

Nato se ocenjuje, da bi bilo mogoče prihraniti približno 20 % porazdeljenih virov na vsakem letališču, če bi vsak izmed 25 zadevnih upravljavcev vzpostavil osrednjo funkcijo, tj.:

- 1 prihranjen EPDČ (tj. 20 % izmed 5) x 275 letališč = -275 EPDČ;
- -275 EPDČ x 138 600 EUR = mogoče prihranek - 38 115 000 EUR na leto.

Vendar bo morale 25 upravljavcev vzpostaviti osrednjo funkcijo, vključno z obvladovanjem varnosti, vodenjem kakovosti in notranjo revizijo (tj. za inšpekcijske preglede lokalnih letališč samih). Ta osrednja funkcija bi lahko zahtevala pet EPDČ na subjekt. Za 25 subjektov bi to torej skupaj znašalo 125 EPDČ = 17 325 000 EUR na leto.

**Iz tega izhajajoči prihranek za 25 upravljavcev letališč v primeru možnosti 7B je mogoče tako oceniti kot:**

- $-275 + 125 = -150$  EPDČ;
- $-38\,115\,000 + 17\,325\,000 = -20\,790\,000$  EUR na leto.

Stroški prehoda podjetij, ki morajo prestrukturirati svojo organizacijo, pa bodo lahko za vrsto let izravnali morebitne prihranke teh podjetij.

V odstavku 2.8.2.1 zgoraj je bilo predpostavljeno, da bo v primeru **možnosti 7C** (tj. prostovoljen enotni certifikat) samo približno 40 % (tj. 10) subjektov, ki upravljajo več letališč, izkoristilo možnost zahtevati enotni certifikat. V tem primeru bo prihranek znašal 40 % zgoraj ocenjenih količin. To je:

- $-40\% \times 150 = -60$  EPDČ;
- $-40\% \times 20\,790\,000 = -8\,316\,000$  EUR (2006) na leto.

#### 2.8.4.2 Pristojni organi

V zvezi s pristojnimi organi je treba opozoriti, da je bilo v odstavku 2.3.3.3 zgoraj ocenjeno, da bi en EPDČ zadostoval za nadzor nekaj več kot treh letališč. Tako bo na **Cipru en EPDČ zadostoval za tako funkcijo (= 138 600 000 EUR na leto).**

To bo veljalo za vse obravnavane možnosti. V primeru možnosti 7A to pomeni skupne dodatne stroške, saj to ne zadeva nobenih drugih organov.

V odstavku 2.6.4.2 zgoraj je bilo ocenjeno, da znaša napor, ki ga mora vložiti en organ za certificiranje (in naknadno izvajanje stalnega nadzora) enega letališča, približno 120 delovnih ur pri povprečnih stroških 110 EUR + 10 EUR za nacionalna potovanja.

V primeru možnosti 7B to vpliva na 275 letališč, kar pripelje do skupaj 33 000 delovnih ur = 26 EPDČ = 3 604 000 EUR na leto. Ob predpostavki, da bi bilo mogoče prihraniti 30 % tega napora (sistem upravljanja se ne revidira na vsakem letališču), to pripelje do skupnega prihranka za vseh 17 zadevnih organov v višini:

- $-30\% \times 26 + 1 = -7$  EPDČ;
- $-30\% \times 3\,604\,000 + 138\,600 = -942\,600$  EUR na leto

V primeru možnosti 7C se bo doseglo samo 40 % tega prihranka: -3 EPDČ, -377 000 EUR na leto.

#### 2.8.4.3 Povzetek gospodarskega učinka

Če povzamemo, dodatne stroške ali prihranke, ki izhajajo iz treh obravnavanih možnosti, je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v preglednici 48 spodaj:

Parameter	Za pristojne organe	Za upravljavce letališč	SKUPAJ
<b>Možnost 7A = Postopek certificiranja na vsakem letališču</b>			
EPDČ	1	0	<b>1</b>
tisoč EUR 2006	138,6	0	<b>138,6</b>
<b>Možnost 7B = Obvezen enotni certifikat (25 upravljavcev; 275 letališč)</b>			
EPDČ	-7	-150*	<b>-157</b>
tisoč EUR 2006	-943	-20 790*	<b>-21 733</b>
<b>Možnost 7C = Prostovoljen enotni certifikat (10 upravljavcev; 100 letališč)</b>			
EPDČ	-3	-60	<b>-63</b>
tisoč EUR 2006	-377	-8 316	<b>-8 693</b>

\*Brez prehodnih stroškov za podjetja, ki v svoji strukturi še nimajo osrednjih funkcij za varnost in kakovost.

#### Preglednica 48: Ocenjen prihranek za postopek certificiranja letališč

Vse zgornje kvantitativne ocene gospodarskega učinka je mogoče izraziti s točkami v naslednji preglednici 49:

Kazalniki rezultatov, pomembni za gospodarski učinek postopka certificiranja	Točkovanje možnosti		
	7A	7B	7C
<b>Certifikati</b>	<b>Postopek certificiranja na vsakem letališču</b>	<b>Obvezen enotni certifikat</b>	<b>Prostovoljen enotni certifikat</b>
Letališča iz osnovne uredbe (tj. ločevanje varnostnega nadzora)	-1	-1	-1
Uvedba in izkoriščanje enotnega certifikata (upravljavci)	-1	+3	+2
Osebe v pristojnih organih za certificiranje in nadzor	-1	+2	+1
<b>VSOTA</b>	<b>-3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 2 za gospodarski učinek)</b>	<b>-6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

#### Preglednica 49: Točkovanje gospodarskega učinka postopka certificiranja letališč

### 2.8.5 Okoljski učinek

Vse tri možnosti bodo imele nevtralen učinek z vidika okolja, saj so povezane samo z organizacijo nekaterih postopkov upravljanja in nadzora.

### 2.8.6 Družbeni učinek

Možnost 7A je treba v smislu družbenega učinka šteti za nevtralno: nobenemu subjektu se ne bo treba reorganizirati, le ciprskemu organu, kar bi lahko pripeljalo do enega dodatnega delovnega mesta.

Možnost 7B bi ne samo ukinila približno 160 delovnih mest (tj. bistveno omejila pozitiven učinek na delovna mesta, ocenjena za možnost 3B v odstavku 2.6.7 zgoraj), temveč bo tudi prisilila vse upravljavce več letališč, da se organizirajo v skladu z istovetnim modelom, ki se določi centralno, kot da bi „ena velikost ustrezala vsem“. Zato jo je treba šteti za negativno (tj.–2) z družbenega vidika, za katero je bil dodeljen „ponder“ 2 v predhodnem odstavku 2.1.2.

Nazadnje, možnost 7C bi lahko zahtevala približno 63 delovnih mest manj, kar pomeni, da bo na splošno še vedno veliko dodatnih delovnih mest, saj je bilo za možnost 3B, navedeno nekaj vrstic pred tem, ocenjenih približno +280 EPDČ. Poleg tega bo ta možnost vsakemu subjektu omogočila, da svobodno izbere organizacijo, ki mu najbolj ustreza, in da se celo svobodno odloči, če in kdaj se bo reorganiziral. To možnost je zato treba obravnavati kot zelo pozitivno z družbenega vidika (tj. 3 x „ponder“ 2 = 6).

### 2.8.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Možnost 7A bo uveljavila načelo ločevanja med operacijami in nadzorom, podobno kot „enotno evropsko nebo“. Prispevala bo tudi k usklajevanju uravnavanja na različnih področjih. Njen učinek je zato treba obravnavati kot rahlo pozitiven (tj. 1).

Možnosti 7B in 7C, ki vodita k možnosti centraliziranega sistema upravljanja (obvladovanja varnosti in vodenja kakovosti), je treba obravnavati celo bolj pozitivno (tj. 2).

### 2.8.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

Glede na metodologijo, opisano v odstavku 2.1.2, in število točk, dodeljenih v odstavkih od 2.8.3 do 2.8.7 zgoraj, je mogoče pripraviti naslednjo matrico za analizo po več merilih:

Ponderirano točkovanje možnosti za postopek certificiranja		7A	7B	7C
Ocena učinka	Ponder	Postopek certificiranja na vsakem letališču	Obvezen enotni certifikat	Prostovoljen enotni certifikat
Varnostna	+ 3	0	0	0
Gospodarska	+ 2	– 6	+ 8	+ 4
Okoljska	+ 3	0	0	0
Družbena	+ 2	0	– 4	+ 6
Učinek na druge letalske predpise	+ 1	+ 1	+ 2	+ 2
<b>PONDERIRANA VSOTA</b>		<b>–5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

**Preglednica 50: Analiza po več merilih za letališko opremo**

**Na podlagi te preglednice se zdi, da ima možnost 7A negativen učinek. Med preostalima dvema možnostma ima možnost 7C dvakrat boljši rezultat od možnosti 7B.**

Možnost 7C zlasti doseže več točk kot možnost 7B z družbenega vidika, saj ne bo niti pripeljala do zmanjšanja števila delovnih mest (tj. ne bo bistveno izravnala dodatnih delovnih mest, ki jih ustvari možnost 3B) niti prisilila nobenega subjekta (razen ciprskega organa) k reorganizaciji. Poleg tega bo imela kljub temu pozitiven gospodarski učinek, čeprav manjši kot možnost 7B.

To je razlog, da je Agencija vključila tako možnost 7C (tj. enotni certifikat za upravljavce letališč, samo če ga zahtevajo prostovoljno) v svoje mnenje.

## **2.9 Analiza učinkov pooblastitve organov za ugotavljanje skladnosti**

### *2.9.1 Alternativne možnosti*

V odstavku 2.5.2 zgoraj so bile opredeljene naslednje alternativne možnosti za vlogo organov za ugotavljanje skladnosti:

- 8A: poleg pristojnih organov lahko tudi akreditirani organi za ugotavljanje skladnosti certificirajo in nadzorujejo posebna manj kompleksna letališča. Vlagatelji se odločijo, kateremu subjektu za certifikacijo bodo poslali svoj zahtevek;
- 8B: poleg pristojnih organov lahko tudi akreditirani organi za ugotavljanje skladnosti certificirajo in nadzorujejo vsa letališča. Vlagatelji se odločijo, kateremu subjektu za certifikacijo bodo poslali svoj zahtevek;
- 8C: samo akreditirani organi za ugotavljanje skladnosti lahko certificirajo in nadzorujejo posebna manj kompleksna letališča.

### *2.9.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov*

#### *2.9.2.1 Letališča, upravljavci in izvajalci storitev zemeljske oskrbe*

Možnosti 8A in 8C bosta omejili vlogo organov za ugotavljanje skladnosti na certificiranje preprostejših letališč in njihovih upravljavcev. V odstavku 2.6.2.1 zgoraj je bilo ocenjeno, da je v EU-27 + 4 približno 700 kompleksnih letališč, ki so odprta za redni komercialni zračni promet, izmed skupno 3 000 letališč s področja uporabe predlagane zakonodaje EU.

Ocenjuje se, da je razlika ( $3\,000 - 700 = 2\,300$ ) število preprostejših letališč. V **možnosti 8C** bodo teh 2 300 letališč, ki so odprta za javno uporabo, **vedno certificirali organi za ugotavljanje skladnosti**. Enako bo veljalo za njihove upravljavce, katerih število je za take preprostejše primere po ocenah enako številu letališč, to je 2 300.

V **možnosti 8A** bodo imeli vlagatelji možnost, da zahtevek vložijo bodisi pri organu, ki je pristojen za zadevno ozemlje, bodisi pri organu za ugotavljanje skladnosti, pooblaščenem v EU-27 + 4. Predpostavlja se, da v prvih letih uporabe nove politike te možnosti ne bo izkoristilo več kot 30 % morebitno zainteresiranih preprostejših letališč in upravljavcev. V takem primeru se ocenjuje, da številka znaša  $30\% \times 2\,300 = 690$ .

V **možnosti 8B** bi lahko vsa letališča, **celo najbolj kompleksna**, na zahtevo certificirali organi za ugotavljanje skladnosti (to narediti za obvezno se ocenjuje za tako nerealno, da ta teoretična možnost sploh ni obravnavana v tej presoji učinkov predpisov). Če se spet predpostavlja, da bi lahko na začetku približno 30 % izmed vseh 3 000 letališč izkoristilo to možnost, to pomeni, da

bi lahko bilo število zadevnih letališč približno  $30\% \times 3\,000 = 900$  (**690 preprostejših in 210 kompleksnejših**).

Skupno število upravljavcev 3 000 obravnavanih letališč v EU-27 + 4 je bilo v odstavku 2.7.2.3 zgoraj ocenjeno na približno 2 750, vendar jih samo 25 upravlja več kot eno letališče. Tako bi lahko 30 % izmed 2 725 upravljavcev enega letališča izkoristilo možnost vložiti zahtevek pri organu za ugotavljanje skladnosti = 815. Šteje se, da izmed 25 večjih upravljavcev več letališč te možnosti vsaj v prvih letih ne bo izkoristilo več kot 20 % (tj. 5) takih upravljavcev. **Zato je mogoče število zadevnih operaterjev v primeru možnosti 8B oceniti na približno  $815 + 5 = 820$ .**

To ne bo neposredno vplivalo na izvajalce storitev zemeljske oskrbe, saj se zanje ne predvideva nobeno dodatno certificiranje<sup>29</sup>.

#### 2.9.2.2 Pristojni organi

V primeru možnosti 8C ne bo obstajala trgovinska konkurenca med organi, ki so pristojni za zadevno ozemlje, in organi za ugotavljanje skladnosti. Zadnjenavedene organe bi zato lahko akreditirali isti organi. Vendar pa se v tem primeru predpostavlja, da:

- države ne bodo prenesle pooblastila za akreditacijo organov za ocenjevanje skladnosti na regionalni ali lokalni ravni; zato največje število zadevnih organov za akreditacijo ne bo presegalo števila držav v EU-27 + 4;
- vendar pa se ocenjuje, da bodo vsaj na začetku organi za ugotavljanje skladnosti kandidatov prisotni samo v približno 50 % držav.

V primeru **možnosti 8C bo zato učinek čutilo samo 15 pristojnih organov**. V tem primeru bodo aktivno vključeni, saj bodo akreditirali organe za ugotavljanje skladnosti. Tu Agencija ne bo vključena.

In obratno, v primeru možnosti 8A in 8B bodo organi za ugotavljanje skladnosti neposredno trgovinsko konkurirali organom, ki so pristojni na ozemlju. Za preprečevanje navzkrižja interesov bo zato morala take organe pooblastiti Agencija na centralni ravni. To ne bo povzročilo navzkrižja interesov, saj v predlagani politiki Agencija ne certificira letališč ali upravljavcev na ozemlju EU-27 + 4. Vendar bo **Agencija v možnosti 8A ali 8B neposredno vplivala na postopek pooblastitve**.

Zato bodo organi za ugotavljanje skladnosti, ki jih pooblasti Agencija, dejansko konkurirali lokalnim organom povsod po Evropi. Zato bo v primeru možnosti 8A in 8B vseh 46 pristojnih organov pasivno vključenih.

#### 2.9.2.3 Organi za ugotavljanje skladnosti

Do sredine avgusta 2007 so bile v skladu s Prilogo 1 Uredbe „enotno nebo“ 550/2005 „priznane“ tri organizacije<sup>30</sup>. Samo en priglašeni organ (tj. Instituto Nacional de Tecnología

---

<sup>29</sup> V členu 14 Direktive Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36–45) je državam članicam že omogočeno pogojevanje, da je dejavnost zemeljske oskrbe izvajalcev storitev zemeljske oskrbe ali uporabnikov samooskrbe na letališčih odvisna od pridobitve odobritve javnega organa, in neodvisna od organa upravljanja letališča.

<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)



Aerospacial) je v istem obdobju obstajal v povezavi z Direktivo 552/2004 (interoperabilnost v „enotnem nebu“)<sup>31</sup>.

Vendar pa je bilo 9. avgusta 2007 v podatkovni zbirki „NANDO“<sup>32</sup>, ki jo upravlja GD ENTR, skupaj 1 945 priglašeni organov. Zato bi lahko bilo število mogočih organov za ugotavljanje skladnosti bistveno večje od nekaj enot, danes naštetih v „enotnem evropskem nebu“, tudi ob upoštevanju, da bi lahko morebitni trg obsegal približno tisoč letališč (tj. bi bil veliko večji od števila izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa). V navedeni podatkovni zbirki NANDO je bilo na isti dan 155 priglašeni organov, pooblaščenih za nizkonapetostno<sup>33</sup> električno opremo. Ta tehnologija je zelo podobna tehnologiji, ki se uporablja pri ključnem izvajanju na letališčih (tj. osvetlitvi letališč).

V takem seznamu pa je bilo približno dvanajst priglašeni organov subjektov bolj splošne narave glede njihovih poslanstev, na primer: Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Société National de Certification et d'Homologation, TÜV. V nasprotju s tem so bili drugi subjekti specializirani za področje elektrike.

Če povzamemo, ob upoštevanju razsežnosti morebitnega trga se predpostavlja, da bi **lahko približno 15 organov zaprosilo za pooblastitev za certificiranje letališč v zvezi z vsako od obravnavanih treh možnosti.**

#### 2.9.2.4 Povzetek zadevnih subjektov

Če povzamemo, število morebitnih zadevnih subjektov za vsako možnost je predstavljeno v preglednici 51 spodaj:

MOŽNOST		Ocenjeno število				
Id.	Opis	Letališča	Upravljavci letališč	Izvajalci storitev zemeljske oskrbe	Organi za ugotavljanje skladnosti	Organi
8A	Preprostejša letališča; na zahtevo.	690	690	0	15	46 (pasivno) + Agencija (aktivno)
8B	Vsa letališča; na zahtevo.	900 (690 + 210)	820			
8C	Preprostejša letališča; vedno.	2 300	2 300			15 (aktivno)

**Preglednica 51: Število subjektov, na katere vplivajo organi za ugotavljanje skladnosti**

<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>

<sup>33</sup> Sklicevanje na Direktivo Sveta 73/23/EGS z dne 19. februarja 1973 o uskladitvi zakonodaje držav članic v zvezi z električno opremo, konstruirano za uporabo znotraj določenih napetostnih mej (UL L 77, 26.3.1973).

### 2.9.3 Varnostni učinek

Nekateri izmed organov, navedenih v odstavku 2.9.2.3, imajo ugled na področju certificiranja kakovosti, ki so ga izgradili skozi desetletja. Nobeden izmed njih pa nima neposrednih izkušenj s certificiranjem letališč. Po drugi strani pa so upravljavci letališč in njihovi ustrezni organi pridobili zaupanje, posebno strokovno znanje in vzajemno spoštovanje, ki so prav tako rezultati dolgotrajnega dela.

Nemogoče je natančno količinsko opredeliti varnostni učinek uvedbe koncepta organov za ugotavljanje skladnosti. Vendar pa večina strokovnjakov meni, da mora za ohranitev že doseženih visokih stopenj varnosti regulativni okvir ostati razmeroma stabilen in da se ne sme v celoti spremeniti v enem dnevu. Zato se lahko lotimo vsaj priprave kvalitativne ocene učinka uvedbe organov za ugotavljanje skladnosti na tem področju. Predpostavlja se, da bi uvedba organov za ugotavljanje skladnosti za preprostejša letališča, ki danes pogosto niso certificirana, lahko le izboljšala razmere, pri čemer bi nadzor varnosti izvajala tretja stranka. Obseg prometa, dimenzije zrakoplovov in resnost letalskih nesreč so na tovrstnih letališčih v vsakem primeru (npr. aeroklubi) manjše. Huje bi bilo, če bi se organi za ugotavljanje skladnosti pooblastili za certificiranje večjih letališč, saj je tak postopek dobro ustaljen pri skoraj vseh pristojnih letalskih organih, ki imajo tudi potrebno strokovno znanje in izkušnje. Poleg tega bo prepustitev izbire upravljavcem preprostejših letališč omogočila gladek razvoj sistema brez večje nestabilnosti.

Povedano drugače, možnost 8A (samo preprostejša letališča na zahtevo) bi lahko imela rahlo korist z varnostnega vidika. Obvezna določitev takega pristopa povsod (tj. možnost 8C), tudi kjer razmere ne bi bile zrele, bo imela rahlo negativen učinek. Še večji negativen učinek pa bi lahko povzročila možnost 8B zaradi nezadostnih izkušenj priglašanih organov. To ne bo v nobenem primeru vplivalo na sisteme obvladovanja varnosti upravljavcev letališč.

Zgornja stališča so nato povzeta v preglednici 52 spodaj:

Kazalniki rezultatov, pomembni za varnostni učinek organov za ugotavljanje skladnosti	Točkovanje možnosti		
	8A	8B	8C
<b>Vloga organov za ugotavljanje skladnosti</b>	<b>Preprostejša letališča; na zahtevo</b>	<b>Vsa letališča; na zahtevo</b>	<b>Preprostejša letališča; vedno</b>
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	0	0	0
Kazalniki letališke varnosti (stabilnost regulativnega okvirja)	+ 1	- 3	- 1
<b>VSOTA</b>	<b>1</b>	<b>-3</b>	<b>-1</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 3 za varnost)</b>	<b>3</b>	<b>-9</b>	<b>-3</b>

**Preglednica 52: Varnostni učinek organov za ugotavljanje skladnosti**

Iz zgornje preglednice 52 je mogoče oceniti, čeprav le kvalitativno, da lahko možnost 8B, ki se zelo razlikuje od sedanjega zakonodajnega okolja, povzroči varnostna tveganja zaradi nenadne nestabilnosti. Celotna možnost 8C bo povzročila nestabilnost, vendar bo njen učinek z vidika skupnega tveganja precej manjši, saj bo omejen na preprostejša letališča, ki se uporabljajo za operacije majhnih zrakoplovov in zelo redko komercialnih zračnih taksijev (tj. zelo malo potnikov). Nasprotno pa bo imela možnost 8A rahlo pozitiven učinek na varnost.

## 2.9.4 Gospodarski učinek

### 2.9.4.1 Akreditacija organov za ugotavljanje skladnosti

Akreditacija (in naknadno spremljanje) organov za ugotavljanje skladnosti je postopek, ki je podoben postopku standardiziranja letalskih organov. Za slednjega so bile ocene potrebnega napora že predstavljene v odstavku 2.6.4.1 zgoraj.

Celo za tak postopek akreditacije se tako predpostavlja, da bo obstajal splošni načrt spremljanja za redne revizije organov za ugotavljanje skladnosti na podlagi enega obiska vsaki dve leti (pogostnost =  $1 : 2 = 0,5$  obiska na leto). Poleg tega se lahko v posebnih okoliščinah izvede priložnostni obisk. Zato se predpostavlja, da je pogostnost 10 % višja. 0,55.

Taki obiski bi lahko po navadi trajali pet dni, izvajala pa bi jih skupina treh revizorjev. Povprečni napor na en inšpekcijski obisk je zato 5 dni x 7,5 ure x 3 osebe = 112,5 delovne ure.

Ker je ocenjeno, da je pogostnost obiskov na leto enaka 0,55, to pomeni (112 x 0,55), da je v povprečju potrebnih **približno 62 letnih delovnih ur, da Agencija izvede en postopek akreditacije (in naknadni postopek spremljanja) za en organ za ugotavljanje skladnosti med dvoletnim programskim obdobjem.**

Poleg tega bo treba tudi usklajevati in pripravljati obiske, poročati o rezultatih in spremljati vsak načrt za morebitne korektivne ukrepe.

Zato se ocenjuje, da je število potrebnih letnih delovnih ur, ki se porabijo za akreditacijo enega organa za ugotavljanje skladnosti, v povprečju trikrat višje (tj. en teden za obisk in dva tedna pisarniškega dela) od zgoraj navedenih 62 ur. Zato je **v povprečju potrebnih 62 x 3 = 186 ur na leto za akreditacijo enega organa za ugotavljanje skladnosti na področju letališč**, kar vključuje dejanski obisk in povezano pisarniško delo pred obiskom in po njem.

V odstavku 2.9.2.3 zgoraj je bilo ocenjeno, da je število vključenih organov za ugotavljanje skladnosti 15, zato bo letno breme za njihovo akreditacijo skupaj znašalo:

- 186 ur x 15 organov za ugotavljanje skladnosti = približno 2 790 delovnih ur na leto;
- kar pomeni **približno dva EPDČ**.

V **možnosti 8C** bodo **letalski organi** akreditirali in naknadno spremljali teh 15 organov za ugotavljanje skladnosti. Ker so bili zanje stroški dela ocenjeni v višini 138 600 EUR na EPDČ, bo zanje skupno gospodarsko breme znašalo približno **277 200 EUR na leto**.

Namesto tega bo v primeru **možnosti 8A in 8B** za akreditacijo odgovorna **Agencija**. Zanje so bili stroški dela ocenjeni v višini 150 000 EUR na EPDČ. V tem primeru bo gospodarsko breme znašalo približno **300 000 EUR na leto**.

Akreditacijski obiski pa zahtevajo tudi napor revidiranih organov. Predpostavlja se, da bodo v povprečju zaposlili enega koordinatorja za vsakega od petih dni obiska (= 37,5 delovne ure). Če 37,5 pomnožimo s pogostnostjo 0,55, to pripelje do 20 delovnih ur na leto, ki jih mora vsak organ vložiti za ugotavljanje skladnosti. Tudi organi, ki bodo akreditirani (ali ki se bodo spremljali po akreditaciji), bodo morali izpolniti vprašalnike in predložiti informacije. Zato se predpostavlja, da bodo morali v povprečju porabiti dvakrat več časa = 40 delovnih ur na leto za pridobitev in ohranitev akreditacije za področje letališč. Za skupaj 15 organov za ugotavljanje skladnosti na zadevnem področju to pomeni:

- 40 ur x 15 organov za ugotavljanje skladnosti = približno 600 delovnih ur na leto;

- tj. približno 0,5 EPDČ;
- ali če se za organe za ugotavljanje skladnosti predpostavljajo povprečni stroški dela, ki so enaki stroškom organov, za vseh 15 vključenih organov, se skupni stroški ocenjujejo na približno 69 300 EUR na leto.

Če povzamemo, stroške akreditacije organov za ugotavljanje skladnosti za področje letališč je mogoče oceniti, kot je predstavljeno v preglednici 53 spodaj:

Parameter	Za Agencijo	Skupaj za 15 pristojnih organov	Za 15 organov za ugotavljanje skladnosti	SKUPAJ
<b>Možnost 8A ali 8B = Akreditacija, ki jo izvede Agencija</b>				
EPDČ	2	0	0,5	<b>2,5</b>
tisoč EUR 2006	300	0	69	<b>369</b>
<b>Možnost 8C = Akreditacija, ki jo izvedejo pristojni organi</b>				
EPDČ	0	2	0,5	<b>2,5</b>
tisoč EUR 2006	0	277	69	<b>346</b>

### **Preglednica 53: Ocenjeni stroški akreditacije organov za ugotavljanje skladnosti**

Stroški akreditacije organov za ugotavljanje skladnosti zato znašajo približno 350 000 EUR na leto, vendar bi lahko možnost 8C (tj. akreditacija, ki jo izvedejo pristojni organi) stala približno 6 % manj.

#### 2.9.4.2 Certificiranje letališč

Ocenjeni osnovni stroški za certificiranje letališč so bili ocenjeni v odstavku 2.6.4.2 zgoraj in znašajo v primeru možnost 3B (tj. 3 000 letališč na področju uporabe zakonodaje EU, vendar se certificiranje že uporablja za 700 večjih letališč):

- 165 EPDČ in 22 869 000 EUR(2006) na leto za organe;
- 52 EPDČ in 7 207 000 EUR za upravljavce letališč.

Zgornje številke so bile izpeljane ob predpostavki 120 delovnih ur, ki jih organ potrebuje za certificiranje preprostega letališča, v primerjavi z 38 urami napora, ki jih vloži upravljavec letališča. Domneva se, da je število potrebnih delovnih ur (za certificiranje ali letni nadzor) trikrat večje za velika letališča: tj. 360 ur za organ in 114 ur za upravljavca. Opozoriti je treba, da 360 ur na letališče x 700 letališč pripelje do 252 000 ur, kar je enako približno 200 EPDČ: tj. podobno podatkom, predstavljenim v odstavku 2.3.3.3 zgoraj.

Izhodišče, glede na katero se bo izračunal gospodarski učinek pooblastitve organov za ugotavljanje skladnosti, je mogoče predstaviti v preglednici 54 spodaj:

Parameter	Za organe	Za upravljavce letališč	SKUPAJ
<b>Možnost 8A = Preprostejša letališča; na zahtevo</b>			
Delovne ure/manjše letališče	120	38	158
Delovne ure x 690 manjših letališč	82 800	26 220	109 020
EPDČ	66	21	87
tisoč EUR 2006	<b>9 148</b>	<b>2 911</b>	<b>12 059</b>
<b>Možnost 8B = Vsa letališča; na zahtevo</b>			
Delovne ure/večje letališče	360	114	474
Delovne ure x 210 večjih letališč	75 600	23 940	99 540
EPDČ	60	19	79
tisoč EUR 2006	8 316	2 633	10 949
Delovne ure/manjše letališče	120	38	158
Delovne ure x 690 manjših letališč	82 800	26 220	109 020
EPDČ	66	21	87
tisoč EUR 2006	9 148	2 911	12 059
SKUPAJ	<b>17 464</b>	<b>5 544</b>	<b>23 008</b>
<b>Možnost 8C = Preprostejša letališča; vedno</b>			
Delovne ure/manjše letališče	120	38	158
Delovne ure x 2 300 manjših letališč	276 000	87 400	363 400
EPDČ	219	69	288
tisoč EUR 2006	<b>30 353</b>	<b>9 563</b>	<b>39 917</b>

#### **Preglednica 54: Izhodiščni stroški certificiranja letališč**

Nato se predpostavlja, da se napor, ki ga morajo vložiti upravljavci letališč, ne bo spremenil, medtem ko bodo morali organi za ugotavljanje skladnosti za „odprtje novega trga“ ponuditi cene, približno 10 % nižje od certifikacijskih pristojbin, ki jih uporabljajo pristojni organi. Zato bi lahko organi za ugotavljanje skladnosti pripeljali do naslednjega prihranka:

- približno 942 000 EUR na leto (tj. 10 % od 9 148 000) v primeru možnosti 8A;
- približno 1 750 000 EUR na leto (tj. 10 % od 17 464 000) v primeru možnosti 8B;
- približno 3 035 000 EUR na leto (tj. 10 % od 30 353 000) v primeru možnosti 8C.

#### 2.9.4.3 Povzetek gospodarskega učinka

Na podlagi sklepnih ugotovitev iz prejšnjih pododstavkov 2.9.4.1 in 2.9.4.2 je mogoče pripraviti naslednjo zbirno preglednico 55 za primerjavo gospodarskega učinka treh možnosti glede vloge organov za ugotavljanje skladnosti:

Ocenjeni stroški urejanja organov za ugotavljanje skladnosti	Tisoč EUR (2006) na leto		
	8A	8B	8C
Vloga organov za ugotavljanje skladnosti	Preprostejša letališča; na zahtevo	Vsa letališča; na zahtevo	Preprostejša letališča; vedno
Akreditacija organov za ugotavljanje skladnosti	369	369	346
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	0	0	0
Pooblastitev organov za ugotavljanje skladnosti	-942	-1 750	-3 035
<b>SKUPAJ</b>	<b>-573</b>	<b>-1 381</b>	<b>-2 689</b>

**Preglednica 55: Povzetek gospodarskega učinka pooblastitve organov za ugotavljanje skladnosti**

V primeru vseh možnosti se torej ocenjuje, da bo pooblastitev organov za ugotavljanje skladnosti pripeljala do neke stopnje prihrankov. V primeru možnosti 8A so prihranki majhni, v primeru možnosti 8B znašajo med 1 in 1,5 milijona EUR na leto, v primeru možnosti 8C pa so še dvakrat večji.

Zgornje ocene je mogoče prevesti v točkovanje, predstavljeno v preglednici 56 spodaj:

Kazalniki rezultatov, pomembni za gospodarski učinek pooblastitve organov za ugotavljanje skladnosti	Točkovanje možnosti		
	8A	8B	8C
Vloga organov za ugotavljanje skladnosti	Preprostejša letališča; na zahtevo	Vsa letališča; na zahtevo	Preprostejša letališča; vedno
Akreditacija organov za ugotavljanje skladnosti	-2	-2	-1
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	0	0	0
Pooblastitev organov za ugotavljanje skladnosti	+1	+2	+3
<b>VSOTA</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 2 za gospodarski učinek)</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**Preglednica 56: Točkovanje gospodarskega učinka pooblastitve organov za ugotavljanje skladnosti**

*2.9.5 Okoljski učinek*

Vsaka izmed obravnavanih možnosti se v zvezi z okoljskim učinkom ocenjuje za nevtralno.

*2.9.6 Družbeni učinek*

Z vidika družbenega učinka bi lahko pooblastitev organov za ugotavljanje skladnosti ustvarila nova delovna mesta znotraj organov samih in nadomestila delovna mesta v pristojnih organih za certificiranje letališč in upravljavcev. V odstavku 2.9.4.2 zgoraj je bilo ocenjeno, da bi lahko za certificiranje vključenih letališč organi zaposlili približno 37 EPDČ za možnost 8A. Ob predpostavki dobička iz naslova produktivnosti v višini približno 5 % v organih za ugotavljanje

skladnosti bi lahko taka delovna mesta nadomestilo 35 (tj. 95 % od 37) EPDČ v navedenih organih.

Podobno, v primeru možnosti 8B bi se lahko 97 (tj. 60 + 37) delovnih mest v organih nadomestilo z (95 %) delovnimi mesti v organih za ugotavljanje skladnosti: tj. 92. V primeru možnosti 8C bi se lahko 124 EPDČ v organih nadomestilo (95 %) s 118 delovnimi mesti v organih za ugotavljanje skladnosti.

Poleg tega je bilo ocenjeno, da sta za revizorje potrebna dva EPDČ za akreditacijo organov za ugotavljanje skladnosti. V primeru možnosti 8A in 8B bo to ustvarilo dve novi delovni mesti v Agenciji. V primeru možnosti 8C bo ta napor porazdeljen med 15 organov:  $2/15 = 0,13$  dodatnih EPDČ v vsakem izmed njih. Ker pa je to število tako majhno, se predpostavlja, da bi ga bilo mogoče zagotoviti z več organizacijskimi sporazumi, ne da bi se oblikovalo kakšno novo delovno mesto.

Tudi skupno 0,5 EPDČ, razdeljenega med 15 organov za ugotavljanje skladnosti (tj. 0,03 EPDČ), je tako zanemarljiva številka, da ne bo ustvarila nobenega dodatnega delovnega mesta.

Za nobeno od obravnavanih možnosti se ne predvideva učinek na delovna mesta za upravljavce letališč.

Število prizadetih delovnih mest je povzeto v preglednici 57 spodaj:

Delovna mesta	Agencija	Organi	Organi za ugotavljanje skladnosti	SKUPAJ
<b>Možnost 8A = Preprostejša letališča; na zahtevo</b>				
Akreditacija organov za ugotavljanje skladnosti	2	0	0	2
Certificiranje letališč	0	-37	35	-2
<b>SKUPAJ</b>	2	-37	35	0
<b>Možnost 8B = Vsa letališča; na zahtevo</b>				
Akreditacija organov za ugotavljanje skladnosti	2	0	0	2
Certificiranje letališč	0	-97	92	-5
<b>SKUPAJ</b>	2	-97	92	-3
<b>Možnost 8C = Preprostejša letališča; vedno</b>				
Akreditacija organov za ugotavljanje skladnosti	0	0	0	0
Certificiranje letališč	0	-124	118	-6
<b>SKUPAJ</b>	0	-124	118	-6

#### **Preglednica 57: Učinek organov za ugotavljanje skladnosti na delovna mesta**

Možnost 8A bi nato lahko predstavila nekaj delovnih mest od katerega koli izmed pristojnih organov (v tem primeru 46; pasivna vloga) na katerega koli izmed organov za ugotavljanje skladnosti, ne glede na nacionalne meje v EU-27 + 4. Tako bo imela rahlo pozitiven učinek z vidika izgradnje notranjega trga, ne da bi skupno ustvarila ali zmanjšala število delovnih mest.

Tudi možnost 8B bo prispevala k notranjemu trgu, vendar bo število prizadetih delavcev večje kot pri možnosti 8A. Možnost 8C bo z rahlim zmanjšanjem števila delovnih mest vplivala na celo večje število delavcev.

Če povzamemo, družbeni učinek vseh možnosti je mogoče povzeti v preglednici 58 spodaj:

Kazalniki rezultatov, pomembni za družbeni učinek pooblastitve organov za ugotavljanje skladnosti	Točkovanje možnosti		
	8A	8B	8C
<b>Vloga organov za ugotavljanje skladnosti</b>	<b>Preprostejša letališča; na zahtevo</b>	<b>Vsa letališča; na zahtevo</b>	<b>Preprostejša letališča; vedno</b>
Sistem upravljanja, ki ga izvajajo večji upravljavci letališč	0	0	0
Izgradnja notranjega trga (tj. zmanjšanje razdrobljenosti)	+ 1	+ 1	+ 1
Osebjem Agencije za sprejemanje predpisov, standardiziranje in varnostne analize	+ 1	+ 1	0
Osebjem v pristojnih organih za certificiranje in nadzor	- 1	- 2	- 3
Pooblastitev organov za ugotavljanje skladnosti	+ 1	+ 2	+ 3
<b>VSOTA</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 2 za družbeni učinek)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**Preglednica 58: Točkovanje družbenega učinka pooblastitve organov za ugotavljanje skladnosti**

#### 2.9.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Vse obravnavane možnosti bodo imele rahlo pozitiven učinek v smislu usklajevanja letalske zakonodaje z „novim pristopom“.

#### 2.9.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

Glede na metodologijo, opisano v odstavku 2.1.2, in število točk, dodeljenih v odstavkih od 2.9.3 do 2.9.7 zgoraj, je mogoče pripraviti naslednjo matrico za analizo po več merilih:

Ponderirano točkovanje možnosti za organe za ugotavljanje skladnosti		8A	8B	8C
Ocena učinka	Ponder	Samo preprosta letališča na zahtevo	Vsa letališča na zahtevo	Samo preprosta letališča, vendar vedno
Varnostna	+ 3	+ 3	- 9	- 3
Gospodarska	+ 2	- 2	0	+ 4
Okoljska	+ 3	0	0	0
Družbena	+ 2	+ 4	+ 4	+ 2
Učinek na druge predpise	+ 1	+ 1	+ 1	+ 1
<b>PONDERIRANA VSOTA</b>		<b>6</b>	<b>-4</b>	<b>4</b>

**Preglednica 59: Analiza po več merilih za organe za ugotavljanje skladnosti**

Na podlagi te preglednice se zdi, da ima možnost 8B negativen učinek. Med preostalima dvema možnostma dosega možnost 8A boljši rezultat od možnosti 8C.



Možnost 8A zlasti dosega več točk kot možnost 8C z varnostnega in družbenega vidika, pri čemer vodi k manj gospodarskim prihrankom (za možnost 8A zanemarljivi, za možnost 8C pa znašajo približno –2,5 milijona EUR na leto).

To je razlog, da je Agencija v svoje mnenje vključila tako možnost 8A (tj. organi za ugotavljanje skladnosti so pooblaščen za certificiranje preprostejših letališč in upravljavcev letališč, če to zahtevajo vlagatelji).

## **2.10 Analiza učinkov za osebje reševalne službe in gasilcev**

### *2.10.1 Alternativne možnosti*

V odstavku 2.5.2 zgoraj so bile opredeljene naslednje alternativne možnosti za usposabljanje, izobraževanje, strokovno usposobljenost in zdravstveno sposobnost osebja reševalne službe in gasilcev:

- 2A: osebje reševalne službe in gasilci se urejajo na splošno in ne posebej za letalstvo;
- 2B: kot 2A in dodatno posebna shema za letalsko usposobljenost in zdravstvene zahteve;
- 2C: osebje reševalne službe in gasilci se urejajo s skupnimi pravili za letalstvo, ki jih upravljajo pristojni organi, zlasti glede zdravstvene sposobnosti.

### *2.10.2 Ciljna skupina in število zadevnih subjektov*

Prizadeti bodo vsi upravljavci (tj. približno 1 750) 3 000 letališč na področju uporabe predlagane zakonodaje EU in vsi pristojni organi ali organi za ugotavljanje skladnosti. Za Agencijo ni predvidena nobena vloga v zvezi z upravljanjem ali nadzorom človeških virov.

Trenutno ne obstajajo nobene zahteve ICAO ali EU o številu osebja reševalne službe in gasilcev. Zato ni mogoče predložiti nobene zanesljive ocene o njihovem številu.

### *2.10.3 Varnostni učinek*

Letalsko okolje je zelo posebno, tako z vidika načrta letališča kot zrakoplovov samih. V izjemnih razmerah se morajo vozila reševalnih služb in gasilcev premikati zelo hitro in varno ter takoj najti pravo smer na letališču. Nato se morajo spopasti s požari, ki vključujejo posebne letalske materiale, ali odpreti trup letala ali prodreti vanj. Osebje reševalne službe ali gasilci morajo imeti ustrezna (in redna) usposabljanja poleg svojega osnovnega usposabljanja, ki ga imajo kot člani gasilskih brigad. Možnost 2A ne bo izpolnila navedenih potreb, možnosti 2B in 2C pa. Poleg tega bo možnost 2A pomenila nazadovanje v primerjavi s sedanjimi razmerami, v katerih so številne države dejansko objavile zahteve za osebje reševalne službe in gasilcev, zaposlenih na letališčih.

Sprejetje skupnih pravil za osebje reševalne službe, gasilce in povezano osebje na ravni EU-27 + 4 v skladu z možnostma 2B in 2C bo imelo zaradi skupnih pravil tudi pozitiven učinek na varnost, pri čemer bi to lahko prispevalo tudi k razvoju Priloge 14 ICAO o tej posebni zadevi. Take koristi se ne bodo dosegle z uporabo možnosti 2A.

Če povzamemo, varnostni učinek treh obravnavanih možnosti je mogoče predstaviti v preglednici 60 spodaj:

Kazalniki rezultatov, pomembni za varnostni učinek urejanja osebja reševalne službe in gasilcev	Točkovanje možnosti		
	2A	2B	2C
	Ni letalskih zahtev	Letalske zahteve	Organi licencirajo osebje reševalne službe in gasilce
Sprejetje skupnih izvedbenih pravil	0	+ 1	+ 1
Razvoj Priloge 14 ICAO	0	+ 1	+ 1
Sheme usposobljenosti za letališko osebje	- 3	+ 3	+ 3
<b>VSOTA</b>	<b>-3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>PONDERIRANA VSOTA (vsota točk x 3 za varnost)</b>	<b>-9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

### Preglednica 60: Varnostni učinek možnosti za osebje reševalne službe in gasilce

Iz zgornje preglednice 60 je razvidno, da možnost 2A ne bo izpolnila varnostnih potreb, medtem ko bosta možnosti 2B in 2C to dosegli v enakem obsegu.

#### 2.10.4 Gospodarski učinek

Ker ne obstaja ocenjeno število prizadetega osebja reševalne službe in gasilcev, se za oceno gospodarskega učinka treh obravnavanih možnosti upošteva le kvalitativni pristop.

Zato se predpostavlja, da možnost 2A ne bo pripeljala do dodatnih stroškov (rezultat = 0; tj. nevtralna).

Nasprotno ima lahko možnost 2B omejen učinek v majhnem številu primerov, v katerih se posebne letalske zahteve za osebje reševalne službe in gasilce danes ne uporabljajo (rezultat = -1).

Nazadnje, možnost 2C bo imela najškodljivejši gospodarski učinek, saj bo njeno izvajanje pristojnim organom povzročila dodatno pisarniško delo (rezultat = -2).

V skladu z metodologijo, predstavljeno v odstavku 2.1.2 zgoraj, je treba vse tri zgoraj navedene rezultate pomnožiti s „ponderjem“ 2, kar pripelje do naslednjih „ponderiranih“ rezultatov:

- možnost 2A (tj. ni letalskih zahtev): „ponderiran“ rezultat 0;
- možnost 2B (tj. za letalske zahteve je odgovoren upravljavec letališča): „ponderiran“ rezultat -2;
- možnost 2C (tj. za letalske zahteve je odgovoren pristojni organ, vključno z licenciranjem osebja reševalne službe in gasilcev): „ponderiran“ rezultat -4.

#### 2.10.5 Okoljski učinek

Ocenjuje se, da ima vsaka izmed treh obravnavanih možnosti nevtralen okoljski učinek.

#### 2.10.6 Družbeni učinek

Če Agencija izda licenco, se tveganje za brezposelnost, ki izhaja iz izgube (celo začasne) strokovne usposobljenosti ali zdravstvene sposobnosti, zelo poveča. Zato ima možnost 2C zelo negativen rezultat z družbenega vidika (rezultat -3 x „ponder“ 2 = -6).

Možnost 2A (tj. ni posebnih letalskih zahtev) se šteje za nevtralno z družbenega vidika (rezultat = 0).

Nazadnje, možnost 2B ima po ocenah bistven pozitiven družbeni učinek, saj izboljšuje kakovost in strokovnost dela, pri čemer tudi ustvarja nekaj delovnih ur za usposabljanje in taktične vaje (rezultat 2 x „ponder“ 2 = 4).

#### 2.10.7 Učinek na druge letalske zahteve zunaj sedanjega obsega agencije EASA

Nobena izmed treh obravnavanih možnosti ne bo vplivala na druge letalske zahteve zunaj obsega agencije EASA.

#### 2.10.8 Analiza po več merilih in priporočena možnost

Glede na metodologijo, opisano v odstavku 2.1.2, in število točk, dodeljenih v odstavkih od 2.10.3 do 2.10.7 zgoraj, je mogoče predložiti naslednjo matrico za analizo po več merilih:

Ponderirano točkovanje možnosti za osebje reševalne službe in gasilce		2A	2B	2C
		Ni letalskih zahtev	Letalske zahteve	Organi licencirajo osebje reševalne službe in gasilce
Ocena učinka	Ponder			
Varnostna	+ 3	- 9	+ 15	+ 15
Gospodarska	+ 2	0	- 2	- 4
Splošna interoperabilnost	+ 1	- 3	+ 3	+ 1
Okoljska	+ 3	0	0	0
Družbena	+ 2	0	+ 4	- 6
Učinek na druge letalske predpise	+ 1	0	0	0
<b>PONDERIRANA VSOTA</b>		<b>-12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

#### Preglednica 61: Analiza po več merilih za osebje reševalne službe in gasilce

Na podlagi te preglednice se zdi, da ima možnost 2A zelo negativen učinek. Med preostalima dvema možnostma dosega možnost 2B približno trikrat boljši rezultat od možnosti 2C.

Možnost 2B zlasti prekaša možnost 2C z družbenega vidika in z vidika splošne interoperabilnosti.

To je razlog, da je Agencija v svoje mnenje vključila tako možnost 2B (tj. posebne strokovne in zdravstvene zahteve za osebje reševalne službe in gasilce, za katere je odgovoren upravljavec letališča).

### 3. Sklepi

Po oceni vpliva vsake obravnavane možnosti glede na posebne cilje predlagane politike z vidika varnosti, gospodarskih učinkov, splošne interoperabilnosti, okolja in družbe ter v povezavi z drugimi politikami (npr. „novim pristopom“ ali „enotnim evropskim nebom“) Agencija v svojem mnenju predlaga naslednje izbrane možnosti:

- možnost 3B (referenčni odstavek 2.6 zgoraj) za področje uporabe zakonodaje EU o varnosti in interoperabilnosti letališč (tj. za vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo, veljajo skupna pravila EU), ker je z varnostnega vidika dosegla dvakrat boljši rezultat od alternativnih možnosti; ker je najcenejša in ker bi lahko ustvarila veliko novih kvalificiranih delovnih mest v zasebnem sektorju med upravljavci letališč in izvajalci storitev zemeljske oskrbe;
- možnost 4C (referenčni odstavek 2.7 zgoraj) za ureditev letališke opreme (tj. posebna pravila in/ali odredbe o evropskem tehničnem standardu (ETSO), če je to nujno iz varnostnih razlogov; določbe za povezane projektivne in proizvodne organizacije; izjava o skladnosti proizvedene opreme, ki jo podpiše proizvajalec; izvajanje na lokaciji, upravljanje ali uporaba in vzdrževanje so odgovornosti upravljavca letališča, preverjene med postopkom certificiranja letališča: tj. ni nobene ločene izjave o verifikaciji), ker je z varnostnega vidika dosegla veliko boljši rezultat od alternativne možnosti 4A; ker bi lahko izbrana možnost 4C položila temelje za boljše okoljsko upravljanje na letališčih in ker bi lahko izboljšala kakovost in število delovnih mest v projektivnih in proizvodnih organizacijah letališke opreme, pri čemer je cenejša od možnosti 4B;
- možnost 7C (referenčni odstavek 2.8 zgoraj) za postopek certificiranja upravljavcev letališč (tj. možnost zahteve, če se za to izrazi želja, za „enotni“ certifikat za upravljavce letališč na ravni podjetja, za upravljavce, ki upravljajo več letališč in so vzpostavili centralne funkcije za obvladovanje varnosti, vodenje kakovosti in notranje revizije), ker je dosegla dvakrat boljši rezultat od alternativne možnosti 7B, zlasti v družbenem smislu, saj ne bo niti privedla do manjšega števila delovnih mest niti prisilila upravljavcev letališč k reorganizaciji njihovih podjetij. Poleg tega bo možnost 7C imela pozitiven gospodarski učinek (tj. omogočila bo nekaj prihrankov);
- možnost 8A (referenčni odstavek 2.9 zgoraj) za vlogo organov za ugotavljanje skladnosti (tj. organom za ugotavljanje skladnosti, ki jih pooblasti Agencija, podeliti pristojnosti za certificiranje najmanj kompleksnih letališč in njihovih upravljavcev, pri čemer lahko v takih primerih vlagatelji pošljejo zahtevek bodisi pristojnemu letalskemu organu bodisi organu za ugotavljanje skladnosti), ker je dosegla vsaj dvakrat boljši rezultat od alternativnih možnosti in zlasti ker je možnost 8A dosegla boljši rezultat od alternativne možnosti 8C z varnostnega in družbenega vidika, pri čemer še zmeraj omogoča prihranke, čeprav minimalne;
- možnost 2B (referenčni odstavek 2.10 zgoraj) za osebje reševalne službe in gasilce (tj. oblikovanje posebnih letalskih zahtev za njihovo strokovno usposobljenost in zdravstveno sposobnost, za dokazovanje katerih je odgovoren upravljavec letališča), ker je poleg tega, da je dosegla pozitiven rezultat z varnostnega vidika, na splošno dosegla približno trikrat boljši rezultat od alternativne možnosti 2C. Možnost 2B prekaša možnost 2C zlasti z družbenega vidika in z vidika splošnega usklajevanja.

Zgornji predlogi so skladni tudi s stališči, ki so jih izrazili številni organi/uprave in gospodarska panoga, izhajajo pa iz obširnih posvetovanj (referenčni odstavek 2.2.2 zgoraj) in

zlasti iz 3 010 pripomb k dokumentu NPA št. 6/2006 ter 103 odgovorov na dokument CRD, povezan z njim.

Kombinacija petih izbranih možnosti, ki so nato vključene v mnenje Agencije o tej zadevi, bi lahko pripeljale do učinka, povzetega v preglednici 62 spodaj:

Učinek		Izbrane možnosti					SKUPAJ	
		Področje uporabe zakonodaje EU	Letališka oprema	Postopek certificiranja	Organi za ugotavljanje skladnosti	Osebe reševalnih služb in gasilci		
		3B	4C	7C	8A	2B		
Postavka	Enota	3 000 letališč, odprtih za javno uporabo	Preverjanje je del certificiranja	Prostovoljen enotni certifikat	Preprostejša na zahtevo	Letalske zahteve		
Varnost		Ponderiran rezultat	57	12	0	3	15	87
Gospodarstvo	Za Agencijo	Tisoč EUR na leto	2 850	0	0	300	0	3 150
	SKUPAJ	Tisoč EUR na leto	30 181	0	-8 693	-573	Ni ocenjeno	20 915
Okolje		Ponderiran rezultat	0	3	0	0	0	3
Družba	Agencija	Delovna mesta	19	0	0	2	Ni ocenjeno	21
	Organi		107	0	-3	-37		67
	<b>Delna vsota javnega sektorja</b>		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>-35</b>		<b>88</b>
	Organi za ugotavljanje skladnosti		0	0	0	35		35
	Upravljavci letališč		159	0	-60	0		99
	Izvajalci storitev zemeljske oskrbe		245	0	0	0		245
	Načrtovanje in proizvodnja letališke opreme		0	0	0	0		0
	<b>Delna vsota javnega sektorja</b>		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>-60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>530</b>	<b>0</b>	<b>-63</b>	<b>0</b>	<b>467</b>			
Učinek na druge predpise		Ponderiran rezultat	0	0	2	1	0	3

**Preglednica 62: Povzetek učinka predlogov Agencije**

Nobena od izbranih petih možnosti nima škodljivega varnostnega učinka. Nasprotno, štiri izmed njih (tj. 3B, 4C, 8A in 2B) so dosegle najboljši rezultat z varnostnega vidika v primerjavi z ustreznimi alternativnimi možnostmi. Edina izjema je možnost 7C (enotni certifikat), saj so v tem primeru imele vse obravnavane možnosti nevtralen učinek na varnost.

Stroški, povezani z razširitvijo pristojnosti Agencije na urejanje varnosti in interoperabilnosti letališč, so bili v predhodni presoji učinkov iz leta 2005 ocenjeni med 4,4 in 6,5 milijona EUR (2005) na leto (samo za stroške dela in režijske stroške Agencije, brez upoštevanja stroškov za zainteresirane strani, vendar za upravljanje zračnega prometa (ATM) in letališča). V tej presoji učinkov predpisov je Agencija neposredne dodatne stroške razširitve ocenila v višini 3 150 000 EUR na leto, kar pomeni približno 50 % zgoraj navedene predhodne ocene: to ne preseneča, saj ta presoja učinkov predpisov obravnava le letališča, ne pa tudi upravljanja zračnega prometa (ATM) in navigacijskih služb zračnega prometa (ANS). Službe Komisije so leta 2006 ponovno ocenile te stroške na približno 7,5 milijona EUR na leto (ne samo za neposredne stroške Agencije, temveč vseh zainteresiranih strani in ob predpostavki, da je na področju uporabe zakonodaje EU 1 500 letališč). V tej presoji učinkov predpisov so skupni stroški ocenjeni na približno 21 milijonov EUR na leto (tj. približno trije milijoni EUR za dodatne letne stroške Agencije in preostanek za stroške drugih zainteresiranih strani), kar še vedno potrjuje, da je bila globina analize sorazmerna. Treba pa je opozoriti, da (referenčni odstavek 2.3.1.9 zgoraj) predvideni stroški letalskih nesreč in incidentov, ki se zgodijo zaradi letaliških dejavnikov (infrastrukture, opreme, operacij), v EU-27 + 4 skupaj znašajo približno 1 164 milijonov EUR (2006) na leto: tj. 125-krat več. Če bi predlog Agencije dosegel samo 2 % količinsko opredeljene varnostne koristi (tj. 23 280 000 EUR na leto), bi bilo to na približno enaki ravni, kot so ocenjeni skupni stroški predlagane politike.

Poleg tega bo predlagana politika položila temelje za morebitne okoljske koristi v prihodnosti.

Z družbenega vidika bi lahko predlagana politika, poleg tega da bi prispevala k razvoju notranjega trga in mobilnosti delovne sile, ustvarila približno 530 dodatnih delovnih mest v EU-27 + 4, od tega 21 v Agenciji, 67 v pristojnih organih, preostala pa v zasebnem sektorju.

Nazadnje, predlagana politika bi lahko prispevala k boljši prilagoditvi urejanja varnosti in interoperabilnosti letališč ne samo z osnovno uredbo EASA št. 1592/2002, temveč tudi z „novim pristopom“ in „enotnim evropskim nebom“.

Na podlagi te presoje učinkov predpisov se zato šteje, da je razširitev pristojnosti agencije EASA na varnost in interoperabilnost letališč utemeljena, zlasti z vidika varnostnih, družbenih in gospodarskih koristi. Zato se priporoča, naj se začnejo izvajati potrebne dejavnosti, ki bodo omogočile, da bo ES predložila zakonodajni predlog v postopek soodločanja do leta 2008.