

**KONSEKVENSBEDÖMNING**

**UTVIDGNING AV GRUNDFÖRORDNINGEN OM EUROPEISKA BYRÅN FÖR  
LUFTFARTSSÄKERHET TILL ATT ÄVEN OMFATTA  
FLYGPLATSERS SÄKERHET OCH DRIFTSKOMPATIBILITET**

## INNEHÅLL

<b>AKRONYMER.....</b>	<b>5</b>
<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>7</b>
<b>1. INLEDNING OCH OMFATTNING.....</b>	<b>11</b>
1.1 UTVECKLINGEN FÖR EU:S LAGSTIFTNING OM LUFTFARTSÄKERHET .....	11
1.2 KONSEKVENSBEDÖMNINGENS OMFATTNING .....	14
1.3 EN ITERATIV PROCESS FÖR KONSEKVENSBEDÖMNING .....	15
1.3.1 "Bättre lagstiftning" .....	15
1.3.2 Identifiering av problemet .....	15
1.3.3 Den preliminära konsekvensbedömningen .....	16
1.3.4 Bedömning av administrativa kostnader .....	16
1.3.5 Denna RIA.....	18
1.3.6 Den slutgiltiga konsekvensbedömningen.....	19
<b>2. KONSEKVENSBEDÖMNING.....</b>	<b>20</b>
2.1 TILLÄMPAD STRATEGI .....	20
2.1.1 Kvalitativ och kvantitativ bedömning .....	20
2.1.2 Bedömningsmetod.....	20
2.2 GENOMFÖRANDE AV PROCESSEN.....	21
2.2.1 Tjänsteövergripande styrgrupp.....	21
2.2.2 Samråd med berörda parter .....	22
2.3 PROBLEMANALYS .....	26
2.3.1 Säkerhetsnivån på EU:s flygplatser.....	26
2.3.1.1 Definitioner .....	26
2.3.1.2 Studiens omfattning.....	27
2.3.1.3 Flygningens faser .....	27
2.3.1.4 Händelsekategorier .....	28
2.3.1.5 Haverier med dödlig utgång på flygplatser .....	32
2.3.1.6 Avgörande händelser .....	33
2.3.1.7 Typer av händelser under parkering eller taxning.....	35
2.3.1.8 Händelser på banan .....	37
2.3.1.9 Luftfartyg och helikoptrar under 2 250 kg.....	38
2.3.1.10 Sammanfattning av analysen av flygplatsernas säkerhet .....	39
2.3.2 Regelverket.....	39
2.3.2.1 Det globala regelverket: ICAO .....	39
2.3.2.2 Regelarbete och standardisering i Europa.....	40
2.3.2.3 Det fragmenterade regelverket .....	42
2.3.3 Organisationer och processer på nationell nivå.....	43
2.3.3.1 Separat säkerhetsövervakning .....	43
2.3.3.2 Operativa funktioner som utförs av offentliga myndigheter.....	46
2.3.3.3 Nuvarande insatser för övervakning av flygplatsernas säkerhet.....	47
2.3.4 Slutsatser och motivering av EU:s ingripande .....	49
2.4 MÅL OCH INDIKATORER .....	49
2.4.1 Mål .....	49

2.4.2 Allmänna mål .....	50
2.4.3 Specifika mål.....	50
2.4.4 Operativa mål .....	51
2.4.5 Indikatorer .....	51
2.5 TILLGÄNGLIGA ALTERNATIV .....	56
2.5.1 Alternativen i den preliminära konsekvensbedömningen .....	56
2.5.2 Alternativ som beaktas i denna konsekvensbedömning.....	56
2.6 ANALYS AV KONSEKVENSERNA AV DE GEMENSAMMA EU-REGLERNAS OMFATTNING .....	60
2.6.1 Alternativ.....	60
2.6.2 Målgrupp och antalet berörda organisationer.....	60
2.6.2.1 Flygplatser.....	60
2.6.2.2 Flygplatsoperatörer.....	65
2.6.2.3 Flygplatsernas marktjänster.....	66
2.6.2.4 Behöriga myndigheter .....	67
2.6.2.5 Sammanfattning av berörda enheter.....	68
2.6.3 Säkerhetskonsekvenser.....	68
2.6.4 Ekonomiska effekter .....	70
2.6.4.1 Byråns standardiseringsinspektioner.....	70
2.6.4.2 Certifiering av flygplatser .....	72
2.6.4.3 System för säkerhets- och kvalitetsledning .....	75
2.6.4.4 Kostnaderna för skador under taxning och stillastående.....	78
2.6.4.5 Gemensamma regler.....	79
2.6.4.6 Kompetenssystem för flygplatsernas personal.....	80
2.6.4.7 Tekniska föreskrifter i gemensamma specifikationer .....	80
2.6.4.8 Sammanfattning av ekonomiska effekter .....	81
2.6.5 Miljöeffekter.....	82
2.6.6 Sociala effekter.....	82
2.6.7 Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet.....	84
2.6.8 Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ .....	84
2.7 ANALYS AV EFFEKTERNA AV REGLER OCH GENOMFÖRANDEMETODER FÖR FLYGPLATSERNAS UTRUSTNING.....	85
2.7.1 Alternativ.....	85
2.7.2 Målgrupp och antalet berörda organisationer.....	86
2.7.2.1 Behöriga myndigheter .....	86
2.7.2.2 Flygplatser.....	86
2.7.2.3 Flygplatsoperatörer.....	87
2.7.2.4 Flygplatsernas leverantörer av marktjänster .....	89
2.7.2.5 Organisationer för konstruktion och tillverkning av flygplatsutrustning.....	89
2.7.2.6 Organisationer för underhåll av flygplatsutrustning .....	91
2.7.2.7 Sammanfattning av berörda enheter.....	91
2.7.3 Säkerhetseffekter .....	91
2.7.4 Ekonomiska effekter .....	92
2.7.5 Miljöeffekter.....	95
2.7.6 Sociala effekter.....	95
2.7.7 Effekter på andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet.....	95
2.7.8 Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ .....	95
2.8 ANALYS AV CERTIFIERINGSPROCESSENS EFFEKTER.....	96
2.8.1 Alternativ.....	96
2.8.2 Målgrupp och antalet berörda organisationer.....	96

2.8.2.1	Flygplatsoperatörer.....	96
2.8.2.2	Behöriga myndigheter .....	96
2.8.2.3	Sammanfattning av berörda enheter.....	98
2.8.3	Säkerhetseffekter .....	98
2.8.4	Ekonomiska effekter .....	98
2.8.4.1	Flygplatsoperatörer.....	98
2.8.4.2	Behöriga myndigheter .....	99
2.8.4.3	Sammanfattning av ekonomiska effekter.....	99
2.8.5	Miljöeffekter.....	100
2.8.6	Sociala effekter.....	100
2.8.7	Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet.....	101
2.8.8	Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ .....	101
2.9	ANALYS AV EFFEKTERNA AV ATT GE BEDÖMNINGSORGAN UTÖKADE BEFOGENHETER ....	102
2.9.1	Alternativ.....	102
2.9.2	Målgrupp och antalet berörda enheter.....	102
2.9.2.1	Flygplatser, operatörer och leverantörer av marktjänster.....	102
2.9.2.2	Behöriga myndigheter .....	103
2.9.2.3	Bedömningsorgan.....	103
2.9.2.4	Sammanfattning av berörda enheter.....	104
2.9.3	Säkerhetseffekter .....	104
2.9.4	Ekonomiska effekter .....	105
2.9.4.1	Akreditering av bedömningsorganen .....	105
2.9.4.2	Flygplatscertifiering .....	107
2.9.4.3	Sammanfattning av ekonomiska effekter.....	108
2.9.5	Miljöeffekter.....	109
2.9.6	Sociala effekter.....	109
2.9.7	Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet.....	111
2.9.8	Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ .....	111
2.10	ANALYS AV EFFEKTERNA FÖR PERSONAL INOM RÄDDNING OCH BRANDBEKÄMPNING (RFFS).....	112
2.10.1	Alternativ.....	112
2.10.2	Målgrupp och antalet berörda organisationer.....	112
2.10.3	Säkerhetseffekter .....	112
2.10.4	Ekonomiska effekter .....	113
2.10.5	Miljöeffekter.....	113
2.10.6	Sociala effekter.....	113
2.10.7	Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet.....	114
2.10.8	Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ .....	114
<b>3.</b>	<b>SLUTSATSER.....</b>	<b>115</b>

## AKRONYMER

AEA	Association of European Airlines (de europeiska flygbolagens samarbetsorganisation)
AIB	Accident Investigation Body (organ för incidentundersökning)
AIP	Aeronautical Information Publication (luftfartshandbok)
AIS	Aeronautical Information Service (informationstjänst för luftfarten)
AMC	Acceptable Means of Compliance (godtagbara kontrollförfaranden)
ANS	Air Navigation Services (flygtrafiktjänster)
ANSP	Air Navigation Service Provider (leverantör av flygtrafiktjänster)
ATM	Air Traffic Management (flygledning)
ATS	Air Traffic Services (flygledningstjänster)
CFIT	Controlled Flight Into Terrain (kontrollerad flygning in i terräng)
CRD	Comment Response Document (förteckning över synpunkter och svar)
CS	Certification Specification (specifikation för certifiering)
DOA	Design Organisation Approval (godkännande av konstruktör)
EASA	European Aviation Safety Agency (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet)
EC	European Commission (Europeiska kommissionen)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Europeiska civila luftfartskonferensen)
Ers	Essential Requirements (väsentliga krav)
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements (Eurocontrols säkerhetskrav)
ESO	European Standard Organisations (europeiska standardiseringsorganisationer)
ETSO	European Technical Standard Order
EU	Europeiska unionen
FAA	Federal Aviation Administration (USA:s federala luftfartsverk)
FSF	Flight Safety Foundation (internationell flygsäkerhetsorganisation)
FTE	Full Time Equivalent (heltidsekvivalent)
GAP	Ground Accident Prevention programme (program för att förebygga olyckor på marken)
GASR	Group of Aerodrome Safety Regulators (europeisk intresseorganisation för säkerhetsansvariga myndigheter)
IATA	International Air Transport Association (den internationella luftfartsorganisationen)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationella civila luftfartsorganisationen)
ICB	Industry Consultation Body (samrådsorgan för industrin)
IFR	Instrument Flight Rules (instrumentflygningsregler)

ILS	Instrument Landing System (instrumentlandningssystem)
IRs	Implementing Rules (genomföranderegler)
IS-SG	Inter-Service Steering Group (Tjänsteövergripande styrgrupp)
JAA	Joint Aviation Authorities (de gemensamma luftfartsmyndigheterna)
JAR	Joint Aviation Requirements (gemensamma luftfartsbestämmelser)
MS	Member State (medlemsstat)
MTOM	Maximum Take Off Mass (maximal startmassa)
NAA	National (or Civil) Aviation Authority (nationell (eller civil) luftfartsmyndighet)
NPA	Notice for Proposed Amendment (meddelande om föreslagen ändring)
NPV	Net Present Value (avkastningsvärde)
OPS	Operations (operationer)
POA	Production Organisation Approval (godkännande av tillverkningsorganisation)
QMS	Quality Management System (system för kvalitetsledning)
RFFS	Rescue & Fire Fighting Services (räddnings- och brandbekämpningstjänster)
RIA	Regulatory Impact Assessment (konsekvensbedömning)
SAFA	Safety of Foreign Aircraft (säkerhetskontroll av utländska flygplan)
SARPs	Standards And Recommended Practices (standarder och rekommenderade rutiner)
SES	Single European Sky (Det gemensamma europeiska luftrummet)
SESAR	Single European Sky ATM Research (Det gemensamma europeiska luftrummet, flygledningsforskning)
SMS	Safety Management System (system för säkerhetsledning)

## Sammanfattning

Syftet med denna konsekvensbedömning (RIA) är att undersöka de möjliga konsekvenserna av att utvidga EASA:s grundförordning (EG) nr 1592/2002 till att även omfatta flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet ur ett europeiskt perspektiv.

Konsekvensbedömningen bygger på den preliminära konsekvensbedömning som gjordes 2005 på initiativ av kommissionens enheter och på den beräkning av de administrativa kostnaderna som utfördes av kommissionen 2006. Denna konsekvensbedömning utfördes av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet enligt ett förfarande som godkänts av dess verkställande direktör enligt punkterna 3.4 och 5.3 i EASA:s förfarande för utfärdande av bestämmelser som godkänts av byråns styrelse.

I denna konsekvensbedömning beräknas enbart de faktiska (icke-administrativa) kostnaderna. Dessutom presenteras enbart mycket kortfattad information om de olika berörda parternas ståndpunkter, eftersom de redovisades i den förteckning över synpunkter och svar, CRD 06/2006, som byrån offentliggjorde den 5 maj 2007.

Konsekvensbedömningen stöder byråns yttrande, som i sin tur tar upp följande problem:

- Kostnaderna för luftfartens haverier eller tillbud på eller i närheten av flygplatser och på grund av flygplatsfaktorer inom EU 27+4 uppskattas till cirka 1 164 miljoner euro per år (2006).
- Under senare år har Europeiska civila luftfartskonferensen ECAC registrerat cirka 400 olyckor per år under start eller landning med luftfartyg under 2 250 kg som ofta utnyttjar mindre flygplatser öppna för allmän användning.
- ICAO:s globala regelverk är inte tillräckligt för att erbjuda de europeiska medborgarna det skydd de förväntar sig.
- Det europeiska regelverket för luftfartssäkerhet är fragmenterat.
- Åtskillnaden mellan regleringsfunktioner och flygplatsens operationer är inte helt tydlig i samtliga 27+4 stater.
- Ett regleringsförfarande som utförs parallellt 27+4 gånger innebär ett orationellt resursutnyttjande.

Allmänna, särskilda och operativa mål för att lösa problemen i samband med EU:s allmänna policy har identifierats. Resultatindikatorer för de olika målen har använts i denna RIA.

I anslutning till frågorna som ingick i NPA 06/2006 har fem uppsättningar lösningar, vardera bestående av tre alternativ, identifierats och utvärderats i detalj:

- För fråga nr 2 om räddnings- och brandbekämpningspersonal (RFFS): alternativ 2A (inga särskilda regler för räddnings- och brandbekämpningspersonal som anställts inom luftfarten), alternativ 2B (plan för kompetensutveckling och medicinska krav är flygplatsoperatörens ansvar) och alternativ 2C (RFFS-personal certifieras av behörig myndighet).
- För fråga nr 3 om den framtida EU-lagstiftningens omfattning: alternativ 3A (enbart flygplatser som betjänar kommersiell lufttrafik), alternativ 3B (alla flygplatser öppna för allmän användning) och alternativ 3C (alla flygplatser, även om de inte är öppna för allmän användning).
- För frågorna 4 och 9 om flygplatsernas utrustning: alternativ 4A (inga särskilda regler för flygplatsernas utrustning på EU-nivå), alternativ 4B (gemensamma EU-regler för utrustning som inte är "standardutrustning" samt konstruktion och tillverkning av

densamma plus en s.k. kontrollförklaring undertecknad av flygplatsoperatören) och alternativ 4C (gemensamma EU-regler för utrustning som inte är ”standardutrustning” samt konstruktion och tillverkning av densamma, men kontrollen av den utrustning som används ska vara en integrerad del av flygplatsens certifieringsprocess).

- För fråga nr 7 om certifieringsprocessen: alternativ 7A (certifieringsprocess för både flygplatsen och dess ledning på varje enskild plats), alternativ 7B (obligatoriskt certifikat för varje enskild flygplats för operatörer som driver flera flygplatser än en) och alternativ 7C (certifikat för operatören för varje enskild flygplats på begäran).
- För fråga nr 8 om bedömningsorganens roll: alternativ 8A (ackrediterade bedömningsorgan med behörighet att certifiera enklare flygplatser eller operatörer, på begäran), alternativ 8B (ackrediterade bedömningsorgan med behörighet att certifiera alla flygplatser eller operatörer, på begäran, också för flygplatser som betjänar reguljär kommersiell lufttrafik enligt reglerna för instrumentflygning, IFR) och alternativ 8C (ackrediterade bedömningsorgan som inte är behöriga myndigheter, med rätt att certifiera enklare flygplatser eller operatörer).

De tre alternativen i varje grupp har bedömts med avseende på deras effekt på säkerhet, ekonomi, miljö, sociala effekter och förhållandet till andra förordningar. Därefter har de jämförts med hjälp av icke-dimensionella ”viktningspoäng” i en multikriterieanalys.

Efter att ha bedömt konsekvenserna av de olika alternativen i förhållande till den föreslagna policyns särskilda mål, föreslår byrån i sitt yttrande följande alternativ:

- Alternativ 3B för omfattningen av EU:s lagstiftning om flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet (dvs. alla flygplatser öppna för allmän användning ska omfattas av gemensamma EU-regler), eftersom det alternativet fick dubbelt så höga säkerhetspoäng som alternativen, eftersom det är det billigaste alternativet och eftersom det skulle kunna skapa ett stort antal nya kvalificerade arbetstillfällen i den privata sektorn, hos flygplatsernas operatörer och markttjänst.
- Alternativ 4C för reglering av flygplatsernas utrustning (dvs. särskilda regler och/eller ETSO när detta krävs av säkerhetsskäl, bestämmelser om respektive konstruktions- och produktionsorganisationer, förklaring om överensstämmelse för den tillverkade utrustningen som undertecknas av tillverkaren, tillämpning på plats, drift eller användning och underhåll på flygplatsoperatörens ansvar som kontrolleras under flygplatsens certifieringsprocess: dvs. ingen separat kontrollförklaring på platsen), eftersom det alternativet fick betydligt högre säkerhetspoäng än alternativet 4A, eftersom det valda alternativet 4C kunde lägga grunden till en bättre miljöledning vid flygplatserna och eftersom det skulle kunna ge fler och bättre arbetstillfällen i organisationerna som konstruerar och tillverkar flygplatsutrustning, samtidigt som det är billigare än alternativ 4B.
- Alternativ 7C för certifieringen av flygplatsoperatörer (dvs. möjligheten att vid behov begära ”ett gemensamt” certifikat på företagsnivå för operatörer som driver flera olika flygplatser och som har inrättat centrala funktioner för säkerhetsledning, kvalitetsledning och internrevision), eftersom det fick dubbelt så höga poäng som alternativet 7B, framför allt vad gällde sociala aspekter, och eftersom det varken leder till en minskning av antalet arbetstillfällen eller tvingar någon flygplatsoperatör att omorganisera sitt företag. Alternativ 7C kommer dessutom att få en positiv ekonomisk effekt (dvs. ge vissa besparingar).
- Alternativ 8A för bedömningsorganens roll (dvs. ge bedömningsorgan som ackrediterats av byrån behörighet att certifiera de minst komplexa flygplatserna och deras operatörer, men att i sådana fall låta de sökande välja mellan att skicka in sina



ansökningar till antingen den behöriga luftfartsmyndigheten eller till ett bedömningsorgan), eftersom det fick minst dubbelt så höga poäng som de alternativa lösningarna, och eftersom alternativ 8A framför allt hade betydligt högre poäng än 8C vad gäller sociala faktorer och säkerhet, samtidigt som det ger ekonomiska vinster, även om de är marginella.

- Alternativ 2B för räddnings- och brandbekämpningspersonalen (dvs. upprättandet av särskilda luftfartskrav för deras yrkeskompetens och hälsotillstånd, som ska styrkas på flygplatsoperatörens ansvar), eftersom det generellt sett fick cirka tre gånger så höga poäng som alternativet 2C, förutom att uppvisa goda poäng vad gällde säkerheten. Framför allt fick alternativ 2B betydligt högre poäng än 2C för sociala effekter och vad gällde allmän harmonisering.

Ovanstående förslag ligger också i linje med de synpunkter som framförts av många myndigheter/förvaltningar och av näringslivet i de omfattande samråden och som framför allt framkommer i de 3 010 kommentarerna till meddelandet om föreslagen ändring, NPA 06/2006, och de 103 reaktionerna på tillhörande CRD.

Sammanfattningsvis får inget av de fem alternativ som valts någon negativ inverkan på säkerheten. Tvärtom hade fyra av dem (dvs. 3B, 4C, 8A och 2B) de högsta poängen för säkerhet jämfört med respektive alternativ. Enda undantaget är alternativ 7C ("ett gemensamt certifikat"), eftersom inget av de alternativ som granskades bedömdes få någon effekt alls på säkerheten.

Kostnaden för att utsträcka byråns behörighet till att även omfatta en reglering av flygplatsernas säkerhet och driftskompatibilitet uppskattades i den preliminära konsekvensbedömningen 2005 till mellan 4,4 och 6,5 miljoner euro (2005)/år (enbart för arbetskraft och indirekta kostnader inom byrån). I den konsekvensbedömning som presenteras här uppskattar byrån de direkta tillkommande kostnaderna till 3 150 000 euro/år, cirka 50 procent av den preliminära beräkning som nämndes ovan. Detta är knappast förvånande, eftersom den senare även omfattade flyglednings- och flygtrafiktjänst. Kommissionens enheter hade på nytt beräknat dessa kostnader under 2006 till cirka 7,5 miljoner euro/år (inte bara för byråns direkta kostnader, utan för samtliga berörda parter om man utgår från 1 500 flygplatser som omfattas av EU:s lagstiftning). I denna konsekvensbedömning beräknas totalkostnaden till cirka 21 miljoner euro/år (dvs. 3 miljoner euro för tillkommande årliga kostnader för byrån och resten för övriga berörda parter), vilket ändå bekräftar att det tidigare analysdjupet varit proportionellt. Man bör emellertid hålla i åtanke att den beräknade kostnaden för haverier och tillbud på grund av flygplatsfaktorer (infrastruktur, utrustning, drift) för EU 27+4 uppgår till totalt cirka 1 164 000 000 euro (2006)/år: dvs. 125 gånger så mycket. Så om byråns förslag skulle leda till att säkerheten ökade med enbart 2 procent (dvs. 23 280 000 euro/år) så skulle detta vara i samma storleksordning som den beräknade totalkostnaden för den föreslagna åtgärden.

Dessutom kommer den föreslagna åtgärden att lägga grunden till möjliga miljöfördelar i framtiden.

I sociala termer skulle den föreslagna åtgärden, förutom att bidra till att utveckla den inre marknaden och arbetskraftens rörlighet, kunna skapa cirka 530 ytterligare arbetstillfällen i EU 27+4, av vilka 21 i byrån, 67 i myndigheterna och resten inom den privata sektorn.

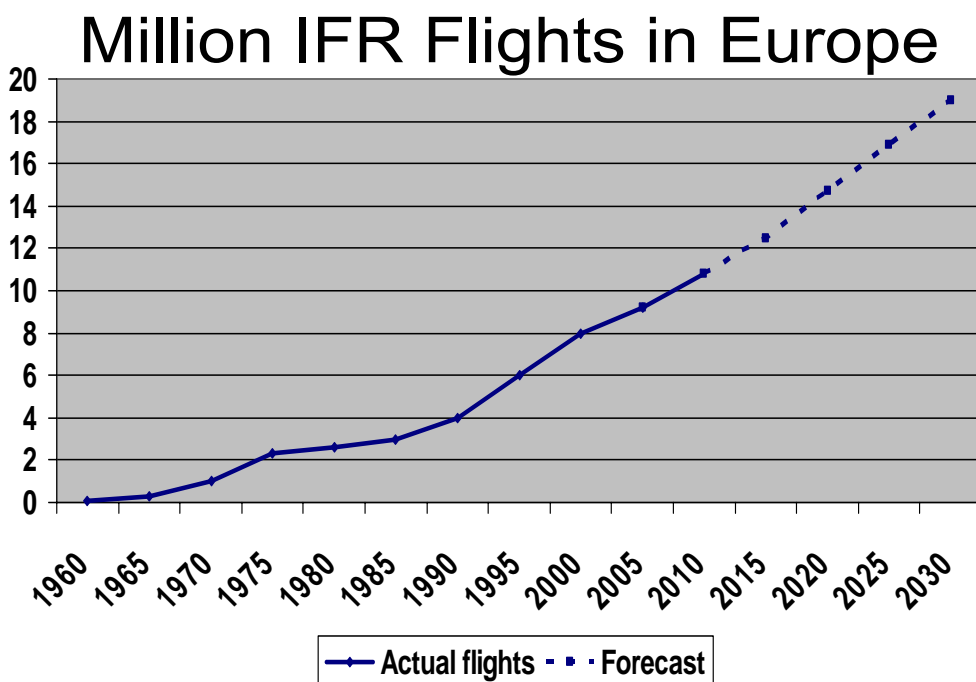
Slutligen skulle den föreslagna policyn även kunna bidra till en bättre samordning av flygplatsernas regler för säkerhet och driftskompatibilitet, inte bara med EASA:s grundförordning (EG) nr 1592/2002, utan också med "den nya strategin" och "det gemensamma europeiska luftrummet".

På grundval av denna konsekvensbedömning anser byrån därför att en utökning av EASA:s behörighet till att även omfatta flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet är motiverad, framför allt eftersom det skulle ge ökad säkerhet och sociala och ekonomiska vinster. Byrån rekommenderar därför att man inleder de nödvändiga aktiviteterna för att göra det möjligt för kommissionen att lägga fram ett lagförslag för medbeslutande under 2008.

# 1. Inledning och omfattning

## 1.1 Utvecklingen för EU:s lagstiftning om luftfartsäkerhet

Mellan 1987 och 1992 har den europeiska lagstiftaren antagit tre ”lagstiftningspaket” i följd för att avreglera lufttrafiktjänsterna inom den inre marknaden. Detta har lett till en dramatisk ökning av antalet flygningar, från cirka tre miljoner per år i mitten av åttiotalet till cirka tio miljoner i dag. Enligt Eurocontrols långtidsprognos (scenario C, dvs. hållbar ekonomisk tillväxt, men också striktare miljöregler) förväntas trafiken fortsätta öka under de kommande decennierna, vilket framgår av figur 1:



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

[captions:]

Miljoner IFR-flygningar i Europa

Faktiska flygningar    Prognos

Källa: Eurocontrol Long Term Forecast 2006-2025

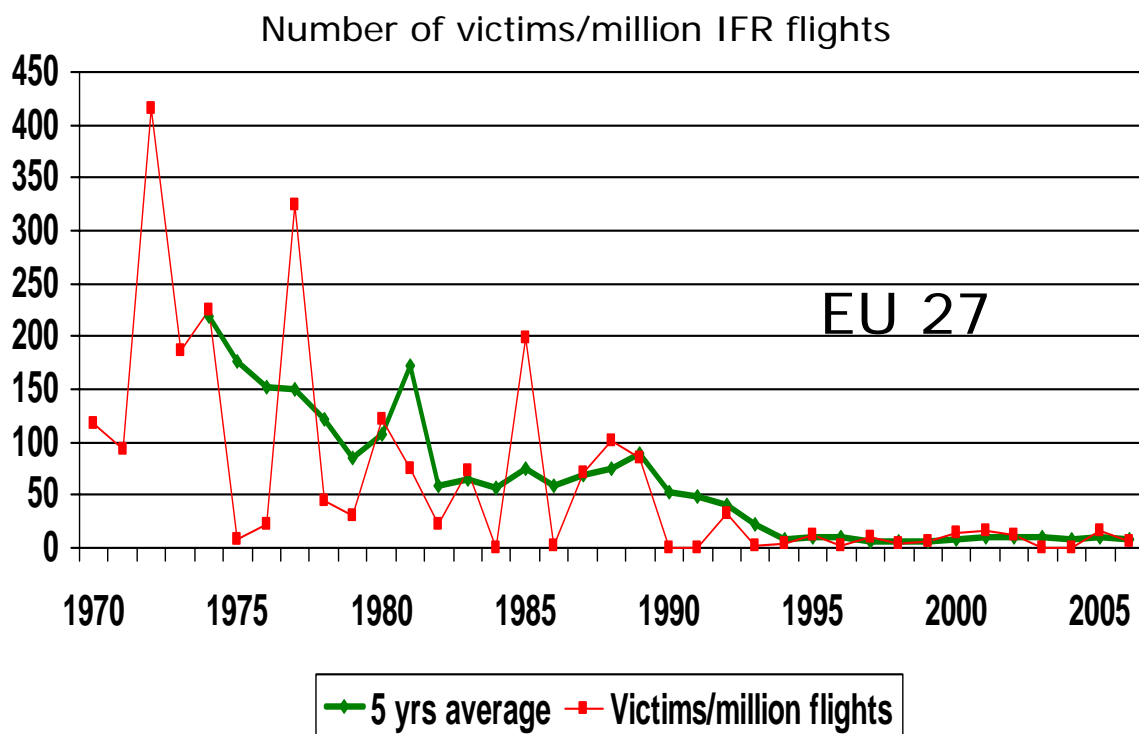
**Figur 1: Flygtrafikens utveckling i Europa**

Denna avregleringsprocess erbjöd medborgarna fler direktrutter, ökad turtäthet och lägre priser. En ”avreglering” som även omfattade säkerhetsaspekterna kunde emellertid ha varit skadlig för skyddet av medborgarnas liv och hälsa. Därför har lagstiftaren skärpt reglerna för luftfartssäkerhet på gemenskapsnivå parallellt med avregleringen av marknaden.

Följande direktiv och förordningar har varit viktiga milstolpar på vägen:

- Rådets direktiv 91/670/EEG om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten
- Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart
- Rådets direktiv 94/56/EG om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart
- Grundförordningen om EASA nr 1592/2002
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen
- ”Paketet” med fyra förordningar (dvs. nr 549, 550, 551 och 552) om ”det gemensamma europeiska luftrummet”, som introducerade principen om åtskillnad mellan leverantörer och säkerhetsreglerande organ även inom flyglednings- och flygtrafiktjänster
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

De båda processerna avreglering av marknaden och striktare säkerhetsbestämmelser har löpt parallellt. Statistiska uppgifter visar att antalet dödsoffer per miljon IFR-flygningar i Europa i genomsnitt minskade från cirka 100 per miljon flygningar i början på åttiotalet till cirka 10 i dag, dvs. 20 år senare, vilket framgår av figur 2:



[captions:]

Antal dödsoffer per miljon IFR-flygningar

5 års genomsnitt      Dödsoffer/miljon flygningar

**Figur 2: Minskning av antalet dödsfall per miljon flygningar**

Även om det kan vara svårt att helt säkert påvisa en direkt koppling mellan ett lägre antal dödsoffer och bättre säkerhetsregler bör man notera att de båda parallella processerna i allmänhet medförde betydande fördelar för medborgarna, såväl vad gäller tillgängliga erbjudanden på marknaden som säkerhetsnivåer.

För att kunna identifiera potentiella luckor bör man därefter lyfta fram vilka områden inom luftfarten som redan omfattas av gemensamma EU-regler eller omfattas av byråns behörighet. I tabell 1 anges dessa områden:

Område	Omfattas av EU:s regler	Under EASA	
		Gällande grundförordning	Första utvidgning av grundförordningen <sup>1</sup>
Luftvärdighet	X	X	
Civil luftfart	X		X
Icke-civil luftfart			X
Certifiering av flygbesättningar			X
Säkerhetskontroll av utländska flygplan (SAFA)	X		
Säkerhetskontroll av utländska operatörer			X
Svart lista	X		
<b>Flygplatser</b>	<b>LUCKA</b>		
Flygledningstjänster (dvs. flödesplanering och luftrumspanering)	X		
Flygledningstjänster (ATS)	X		
Avreglerade flygtrafiktjänster (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Insamling och analys av säkerhetsdata	X		X
Oberoende haverikommissioner	X		

**Tabell 1: Områden inom luftfartssäkerhet som omfattas av EU:s gemensamma regler**

Av tabellen ovan framgår att flygplatser är det enda område inom luftfarten där det i dag inte finns gemensamma säkerhetsregler på EU-nivå.

Man bör också observera att bland det kraftigt minskade antalet dödsolyckor inom den kommersiella lufttrafiken i EU under det senaste decenniet, har faktiskt några katastrofer inträffat på flygplatser (t.ex. Linate den 8 oktober 2001).

## **1.2 Konsekvensbedömningens omfattning**

Syftet med denna konsekvensbedömning är alltså att analysera effekterna av eventuella åtgärder på gemenskapsnivå för att reglera flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet. Eller mer i detalj:

- När det gäller den ekonomiska konsekvensbedömningen beaktas enbart de direkta kostnaderna, eftersom de administrativa kostnaderna redan har bedömts av kommissionens enheter.
- De berörda parternas ståndpunkter eller svar analyseras inte fullt ut i detalj, eftersom de har sammanfattats i den förteckning över synpunkter och svar (CRD 06/2006) som offentliggjordes på byråns webbplats den 5 maj 2007. Därför kommer enbart

<sup>1</sup> Enligt förslaget till lagstiftning KOM 579 av den 16 november 2005 som för närvarande behandlas enligt medbeslutandeförfarandet.

sammanfattande data från samrådet med de berörda parterna att presenteras i denna konsekvensbedömning när de bedöms som relevanta.

## **1.3 En iterativ process för konsekvensbedömning**

### *1.3.1 "Bättre lagstiftning"*

Enligt principen "bättre lagstiftning" ska EASA utföra en komplett konsekvensbedömning varje gång byrån utarbetar ett yttrande. Enligt samma princip ska kommissionen själv göra en konsekvensbedömning när den förelägger lagstiftaren ett förslag.

Efter att ha identifierat problemet på det sätt som anges i punkt 1.3.2 nedan har arbetet organiserats för att försöka undvika dubbelarbete. Kommissionen har därför utfört en preliminär konsekvensbedömning och en bedömning av de administrativa kostnaderna, medan byrån har tagit fram detta dokument.

I följande punkter i kapitel 1 ges i förtydligande syfte sammanfattande information om det arbete som redan utförts samt om de kommande stegen i konsekvensbedömningsprocessen.

### *1.3.2 Identifiering av problemet*

I Europa förbättrades den kommersiella lufttrafikens säkerhet dramatiskt från början av 1970-talet (cirka 200 offer per miljon IFR-flygningar) till 1995 (cirka 10 offer per miljon IFR-flygningar), vilket visats ovan. Sedan dess och trots betydande tekniska förbättringar har emellertid denna trista siffra legat kvar i det närmaste oförändrad. För att ytterligare få ned antalet offer måste man därför agera inte bara på det tekniska området utan också arbeta med andra delar av "säkerhetskedjan". Framför allt bör följande områden beaktas när det gäller flygplatser:

- ICAO:s normer tillämpas inte enhetligt av medlemsstaterna (det räcker att meddela eventuella avvikelser, juridiska texter skiljer sig alltid åt och träder i kraft vid olika tillfällen).
- ICAO:s rekommendationer tillämpas inte enhetligt (ej tvingande).
- Förbättrande åtgärder som vidtas av europeiska mellanstatliga luftfartsorganisationer (t.ex. Eurocontrol) tillämpas inte enhetligt och inte synkroniserat.
- Behovet av att ständigt öka säkerheten med tanke på den ständiga ökning av lufttrafiken som kan förutses för de kommande decennierna (dvs. cirka +3 procent per år).
- Behovet av en "total systemstrategi" som omfattar olika segment i luften och på marken (dvs. som beaktar start- och landningsbanor i förhållande till lokala hinder som en integrerad del av flygplatssäkerheten på nivån för väsentliga krav och turn-around-processen som en integrerad del av lufttrafikoperationerna) samt människor och organisationer och deras respektive organisatoriska gränssnitt, vilket är av särskild betydelse för flygplatsernas säkerhet där olika aktörer (dvs. flygplatsoperatörer och marktjänstföretag) utför olika operativa uppgifter.
- Fragmentering av regelarbetet inom luftfarten på europeisk nivå (medlemsstater, gruppen av reglerande myndigheter, GASR, etc.), vilket framför allt leder till ett slöseri med resurser i 27 parallella processer för att utföra regleringsarbetet, samtidigt som metoderna för att samråda med intressenterna inte är enhetliga.

### 1.3.3 Den preliminära konsekvensbedömningen

En preliminär konsekvensbedömning utfördes 2005 av en konsult som anlätades av kommissionen. Rapporten i sin helhet återfinns på följande adress: [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). Enligt studien var faktiskt det mest logiska, effektiva och verkningsfulla alternativet att utvidga EASA:s behörighet. Enligt konsultföretaget skulle en utvidgning av EASA:s behörighet ge betydande säkerhetsvinster, framför allt om man jämför med alternativet att inte göra något alls.

Kostnaderna för att utvidga EASA:s behörighet till att även omfatta flygplatssäkerhet samt flyglednings- och flygtrafiktjänster uppskattades dessutom av konsulten till

- mellan 4,4 och 6,5 miljoner euro/år (2005 års penningvärde) om man utvidgade byråns mandat och enbart räknade med byråns kostnader (dvs. för övriga berörda parter hade enbart kvalitativa uppskattningar gjorts av konsulten),
- mellan 4,6 och 6,9 miljoner euro/år vid en utvidgning av Eurocontrols mandat, vilket var ett av de alternativ som utvärderades,
- mellan 7,5 och 8,6 miljoner euro/år om man skapar en helt ny gemenskapsbyrå för regleringsfrågor på de områden som behandlades.

Man bör observera att termen "airport" ("flygplats") användes i allmän betydelse i den preliminära bedömning som nämndes ovan, på samma sätt som i kommissionens meddelande nr 578 av den 15 november 2005, utan något försök att kvantifiera antalet berörda enheter. Det var korrekt att göra så inom ramen för en preliminär undersökning. Efter att ha konstaterat att "airport" i regel även omfattar passagerarterminalen<sup>2</sup>, medan både ICAO-konventionens Annex 14 och GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators) använder termen "aerodrome" har byrån följaktligen valt att använda termen "aerodrome" för flygplats sedan NPA 14/2006 offentliggjordes för att begränsa perspektivet till flygsäkerheten. Det valet har fått stöd av intressenterna.

### 1.3.4 Bedömning av administrativa kostnader

Administrativa kostnader, som också kallas indirekta kostnader, är sådana kostnader som uppkommer i gemensamma syften och som inte enkelt kan knytas direkt till ett visst finansierat projekt. Enligt de riktlinjer som utfärdats av kommissionens generalsekretariat ska administrativa kostnader beräknas på grundval av den genomsnittliga kostnaden för den krävda åtgärden (priset) multiplicerat med det totala antalet åtgärder som utförs per år (kvantitet). Den genomsnittliga kostnaden per åtgärd uppskattas genom att man multiplicerar en tariff (genomsnittlig arbetskostnad per timme, inklusive fördelade indirekta kostnader) med tiden som krävs för att genomföra varje åtgärd. Kvantiteten beräknas som åtgärdens frekvens multiplicerad med antalet berörda enheter.

#### Kostnadsmodellens kärnekvation

$$\Sigma P \times Q$$

där P (pris) = tariff x tid

och Q (kvantitet) = antalet berörda enheter x frekvens.

<sup>2</sup> Artikel 2 i rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36-45).



Kommissionens enheter (GD TREN i samarbete med den interna styrgrupp som inrättats för ändamålet) har sedan 2006 utfört vissa kostnadsberäkningar enligt det stegvisa förfarandet "Beräkning av administrativa kostnader som uppkommer genom lagstiftning" i bilaga 10 till Europeiska kommissionens uppdaterade riktlinjer för konsekvensbedömningar<sup>[3]</sup>. Beräkningarna inkluderade emellertid inte enbart administrativa kostnader, utan också direkta kostnader (t.ex. det regelarbete som ska utföras av byrån och certifieringskostnaderna för flygplatser) som uppkommer genom eventuella lagstiftningsförslag. Det alternativ som valdes (dvs. att utvidga EASA:s mandat till flygplatsers säkerhet) jämfördes av kommissionen med "status quo" (dvs. "göra ingenting"). När den gjorde detta tillämpade kommissionen en förenklad strategi för att samla in data, vilket motiverades av initiativets natur (flygplatscertifiering är redan en ICAO-skyldighet som till största delen tillämpas av staterna) och av den totalt beräknade kostnaden som var i storleksordningen 10 miljoner euro/år för hela EU. En mer komplicerad mekanism för datainsamling hade varit oproportionell.

Statistiska uppgifter från antingen Eurostat eller Eurocontrol användes förutom information från Internet (t.ex. webbplatsen för OAG, ett reseinformationsföretag som även hjälper globala lufttrafikföretag utveckla sina rutter), utkastet (daterat augusti 2006) till ICAO:s EUR Air Navigation Plan, volym I, bilagan till Del III och Eurocontrols AIS-databas som innehåller en förteckning över alla flygplatser för allmän användning (konsulterades den 31 augusti 2006). Ytterligare information kom också från den informella gruppen av tillsynsmyndigheter med ansvar för flygplatssäkerhet (Group of Airport Safety Regulators, GASR).

Avslutningsvis beräknade kommissionens enheter de totala (administrativa och direkta) kostnaderna för att utvidga EASA:s behörighet till flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet för byrån själv och för andra berörda parter enligt vad som framgår av följande sammanfattande tabell i euro (2006):

	<i>euro (2006)/år</i>	
<b><i>Värsta alternativ (dvs. 1 500 flygplatser, 2 FTE för reglering/stat)</i></b>	<b><i>"Göra ingenting"</i></b>	<b><i>Utvidga EASA:s uppdrag till flygplatsers säkerhet</i></b>
<i>Direkta kostnader</i>	8 335 043,20	6 539 997,60
<i>Administrativa kostnader</i>	1 081 908,00	925 843,20
<b><i>TOTAL KOSTNAD</i></b>	<b><i>9 416 951,20</i></b>	<b><i>7 465 840,80</i></b>
<b><i>Skillnad</i></b>		<b><i>- 1 951 110</i></b>

**Tabell 2: Kostnad för att utvidga EASA:s mandat till flygplatser enligt kommissionens enheter**

Att centralisera ansvaret för att reglera säkerheten till EASA kommer med andra ord enligt kommissionens enheter att medföra en viss ekonomisk vinst för Europas medborgare i storleksordningen 2 miljoner euro per år (2006) tack vare skalekonomiska vinster och rationalisering av arbetet.

Slutligen genomförde kommissionens enheter också en känslighetsanalys för att få fram den ekonomiska relevansen för de två viktigaste parametrar som driver totalkostnaderna, dvs.

- antalet fulltidsekvivalenter (FTE, 1 FTE = 1 person/år),
- antalet flygplatser som omfattas av den föreslagna EU-lagstiftningen.

<sup>[3]</sup> Europeiska kommissionens riktlinjer för konsekvensbedömningar av den 15 juni 2005, ändrade den 15 mars 2006, Bryssel SEK (2005)0791.

Efter att ha påpekat att deras bedömning kunde komma att omprövas när mer information blev tillgänglig från EASA, antog kommissionens enheter att det skulle krävas 12 FTE i EASA för enbart regelarbete och standardisering, medan i genomsnitt 2, 4 eller 6 FTE skulle fortsätta arbeta med regelarbete på nationell nivå i alternativet ”göra ingenting”. För flygplatserna var siffrorna antingen 500, 1 000 eller 1 500. Resultaten framgår av nedanstående tabell 3. Av den framgår också att enligt kommissionens enheter skulle det vara billigare att utvidga EASA:s mandat än att bibehålla status quo, till och med i det dyraste alternativet (dvs. 1 500 flygplatser som omfattas av EU:s lagstiftning och endast 2 heltidsekvivalenter per stat som i dag utnyttjas för regelarbete):

<i>Antal flygplatser som berörs av reglerna</i>	<i>Alternativ</i>	<i>M€år</i>		
		<i>Antal FTE/stat för regelarbete i genomsnitt</i>		
		<i>2</i>	<i>4</i>	<i>6</i>
<b>500</b>	GÖRA INGENTING	5,159	8,010	11,101
	EASA-UTVIDGNING	3,372		
<b>1000</b>	GÖRA INGENTING	7,288	10,139	13,230
	EASA-UTVIDGNING	5,524		
<b>1500</b>	GÖRA INGENTING	<b>9,416</b>	12,268	15,300
	EASA-UTVIDGNING	<b>7,465</b>		

**Tabell 3: Känslighetsanalys som utförts av kommissionens enheter**

Bedömningen av de administrativa (och direkta) kostnaderna som gjordes av kommissionens enheter byggde i själva verket på ett antal antaganden. Kommissionens enheter drog sedan slutsatsen att några av de antagandena kunde behöva preciseras ytterligare när kommissionen hade mottagit byråns yttrande i frågan. Det är därför möjligt att kommissionens enheter kan komma att revidera sina beräkningar innan de lägger fram ett lagstiftningsförslag.

### *1.3.5 Denna RIA*

Denna konsekvensbedömning (RIA), som bygger på de båda undersökningar som sammanfattas under 1.3.3 och 1.3.4 ovan, presenteras i detalj i kapitel 2. Byrån är ansvarig för alla övriga antaganden eller bedömningar som görs i det kapitlet. Eftersom antalet flygplatser som faller inom definitionen för ”aerodromes” är större än antalet flygplatser som motsvaras av det engelska begreppet ”airports” (de senare betjänar kommersiell lufttrafik) måste man ägna särskild uppmärksamhet åt att utvärdera de eventuella konsekvenserna av den framtida lagstiftningens omfattning.

Konsekvensbedömningen har genomförts enligt den metod som godkänts av byråns verkställande direktör enligt punkterna 3.4 och 5.3 i byråns förfarande för regelarbete som antagits av styrelsen.

Det måste påpekas ytterligare en gång att vi enbart beaktar direkta kostnader och inte rent administrativa kostnader (t.ex. arbetsplatser för anställda, fotokopiering, blankettfyllande, utskick etc.) i denna RIA, till skillnad från kommissionens bedömning i 1.3.4 ovan.

### *1.3.6 Den slutgiltiga konsekvensbedömningen*

Det åligger kommissionens enheter att sammanfatta den preliminära bedömning som nämndes i 1.3.3 ovan, deras egen bedömning av de administrativa kostnaderna och denna RIA när de lägger fram ett förslag till lagstiftning i frågan.

## 2. Konsekvensbedömning

### 2.1 Tillämpad strategi

#### 2.1.1 Kvalitativ och kvantitativ bedömning

En konsekvensbedömning (RIA) är en utvärdering av för- och nackdelar med en tänkt regel eller ändring av lagstiftningen där man tar hänsyn till olika tänkbara alternativ för att nå de förväntade sociala målen (dvs. effektivare och gynnsammare säkerhetsregler för flygplatser), samtidigt som deras effekter på alla kategorier av berörda personer kvantifieras i görligaste mån.

Åtgärden ska vara proportionell mot förslagets troliga effekter. Dessa effekter ska analyseras ur olika perspektiv (faktorer). I denna konsekvensbedömning som avser luftfartssektorn och framför allt flygplatser behandlas därför i första hand följande faktorer:

- Säkerhet
- Ekonomi
- Miljö
- Sociala effekter
- Effekterna för andra lufttrafikkraV som ligger utanför EASA:s behörighetsområde

De effekter som anges ovan har bedömts kvalitativt eller kvantitativt enligt vad som framgår av tabell 4:

Bedömning	EFFEKT					
	Säkerhet		Ekonomi	Miljö	Social effekt	Effekt på andra lufttrafikkraV
	Förr	Framtida effekter				
<b>Kvantitativ</b>	X					
<b>Grov kvantitativ</b>		X	X		X	
<b>Kvalitativ</b>		X	X	X	X	X

**Tabell 4: Kvalitativ och kvantitativ konsekvensbedömning**

Var och en av de fem faktorerna i konsekvensbedömningen kommer att granskas i punkterna 2.6–2.10.

#### 2.1.2 Bedömningsmetod

Den metod som tillämpats för konsekvensbedömningen består av sex steg:

- Problemanalys enligt punkt 2.3 nedan.
- Definition av mål (allmänna, specifika och operativa) och indikatorer enligt punkt 2.4 nedan.
- Identifiering av alternativ för de viktigaste faktorerna som kom fram i samrådet (dvs. gemenskapslagstiftningens omfattning, reglering av flygplatsernas utrustning, certifieringsprocessen, tillsynsorganens roll och reglering av räddnings- och brandbekämpningspersonal) i punkt 2.5.
- Identifiering och beräkning av målgruppens storlek.

- Identifiering och bedömning av effekter för de olika tänkbara alternativen för samtliga sex faktorer som anges under 2.1.1 ovan, för att avgöra vilka som är de viktigaste.
- Avslutande multikriterieanalys (MCA, Multi-Criteria Analysis).

De tänkbara effekterna är starkt knutna till de allmänna och särskilda mål som beskrivs i punkterna 2.4.2 och 2.4.3. Mätningen baseras på de övervakningsindikatorer (utfalls- och resultatindikatorer) som presenteras i punkt 2.4.5. Indikatorerna som avser de allmänna målen skulle emellertid kunna påverkas kraftigt av andra politikområden. Det är därför inte lämpligt att beakta dem när man bedömer effekterna av den föreslagna utvidgningen av EASA:s mandat till att även omfatta flygplatser.

Den viktigaste funktionen för de allmänna målen är med andra ord att stödja utarbetandet av de särskilda målen för den policy som föreslås. Resultatindikatorerna i anknytning till dem kommer att användas i denna konsekvensbedömning på lämpligt sätt, samtidigt som de också kan användas i framtiden för granskningar efter halva tiden.

Slutligen används inte de operativa indikatorer som anges i punkt 2.4.5 i denna RIA. De skulle emellertid kunna användas av kommissionen för att löpande stämna av utvecklingen för det föreslagna initiativet.

Sedan alla effekter för samtliga huvudfaktorer och samtliga alternativ har identifierats i anslutning till nämnda särskilda mål, presenteras resultaten sammanfattningsvis i en effektmatrix i de avslutande punkterna 2.6–2.10. För att utveckla en sådan matrix görs en multikriterieanalys (MCA, Multi-Criteria Analysis) i följande steg:

- Identifiering av de särskilda mål som gäller för samtliga föreslagna alternativa lösningar.
- De föreslagna alternativa lösningarna knyts till de potentiella effekter de kan få för att göra det möjligt att jämföra de olika alternativen.
- Måtkriterier upprättas (via resultatindikatorerna), åtminstone i kvalitativa termer och om möjligt även i kvantitativa termer (i det senare fallet med hänsyn till målgruppens storlek).
- Beräkning av hur väl varje alternativ uppfyller kriterierna, där varje effekt, oavsett om den mäts kvantitativt eller kvalitativt, tilldelas ett icke-dimensionellt omdöme ("poäng"): dvs. -3 för starkt negativ effekt, -2 för medelstark negativ effekt, -1 för liten negativ effekt, 0 för neutral effekt och upp till +3 för positiva effekter.
- "Viktning" av varje effektfaktor för att återspegla dess relativa betydelse: viktningsfaktor 3 har använts för säkerhets- och miljöeffekter, 2 för ekonomiska och sociala effekter och 1 för effekter på andra lufttrafikkrav.
- Slutligen jämförs alternativen genom att deras olika viktade poäng läggs samman.

## **2.2 Genomförande av processen**

### *2.2.1 Tjänsteövergripande styrgrupp*

Rapporten om den preliminära konsekvensbedömning som anges i punkt 1.3.3 ovan, slutfördes av konsulten i september 2005. Sedan meddelade kommissionen sin avsikt att stegvis gå vidare mot en utvidgning av EASA:s system<sup>4</sup>.

Därför bildade enhet F3 (Flygsäkerhet och miljö) i GD TREN i januari 2006 en tjänsteövergripande styrgrupp för en utvärdering i förväg/slutlig konsekvensbedömning av

<sup>4</sup> KOM (2005)0578 slutlig av den 15 november 2005.

utvidgningen av Europeiska luftfartsbyråns behörighet till flygtrafik- och flygledningstjänster och flygplatser, med följande uppgifter:

- Att granska den preliminära bedömning som gjordes av en konsult och ge råd om huruvida ytterligare mer detaljerade alternativ borde beaktas i det fortsatta arbetet.
- Att underlätta tillgången på information för att slutföra undersökningen.
- Att stödja den person som hade ansvar för utvärderingen, framför allt för riskbedömningen och kostnadsberäkningen när detaljerna i EASA:s yttrande var kända.
- Att övervaka arbetet och bedöma resultaten.
- Att delta i sammanträdena.
- Att delta i den kvalitativa analysen av utvärderingen.
- Att säkerställa spridningen av slutsatserna och rekommendationerna.

Förutom de övriga enheterna inom GD TREN och byrån deltar andra enheter inom kommissionen i den tjänsteövergripande styrgruppen, bland annat SEC GEN, Rättstjänsten, GD ENTR, GD ENV och GD BUDG.

Det inledande mötet hölls den 20 mars 2006. Därefter följde regelbundna möten, varav det sjätte ägde rum den 21 mars 2007. Under det sjunde mötet är det tänkt att denna konsekvensbedömning ska presenteras för styrgruppens medlemmar.

Hittills har styrgruppens medlemmar bidragit med grundläggande teknisk och ekonomisk information, i första hand för att fördjupa GD TRENS bedömning av de administrativa kostnaderna, där de deltog fullt ut, inte bara i möten utan också genom att granska dokument via e-post.

Den tjänsteövergripande styrgruppen förväntas inte bara kommentera denna konsekvensbedömning och därefter stödja den slutliga konsekvensbedömning som sammanställs av GD TREN. Den kommer också att fortsätta sitt arbete för att slutföra konsekvensbedömningen av en utvidgning av EASA:s mandat till att även omfatta flygtrafik- och flygledningstjänster.

### *2.2.2 Samråd med berörda parter*

Ett strukturerat och iterativt samråd med berörda parter (förutom kontakter via e-post och informella diskussioner) har utförts via tretton olika mekanismer hittills, enligt sammanfattningen i tabell 5:

Nr	Ansvarig	Samrådsperiod	Målgrupp	Mekanism	Resultat
1	ECORYS	Halvårs-skiftet 2005	Över 70 utvalda berörda parter	Enkäter	56 mottagna. Sammanfattning av svaren i ECORYS-rapporten
2	ECORYS	Halvårs-skiftet 2005	25 centrala berörda parter	Intervjuer	Sammanfattning av svar i ECORYS-rapporten
3	EASA	Dec 2005	Advisory Group of National Authorities (AGNA)	Samråd om EASA:s årliga plan för regelarbete	Uppgift BR 002 godkänd
4	EASA	Dec 2005	Safety Standards Consultative Committee (SSCC)		Uppgift BR 002 godkänd
5	EASA	Dec 2005	AGNA	Samråd om mandatet för uppgift BR 002	Mandat publicerat
6	EASA	Dec 2005	SSCC		Mandat publicerat
7	EASA	Maj-okt 2006	Allmänheten via Internet	NPA 06/2006	3 010 kommentarer mottagna från 1 850 svarande. CRD publicerad
8	EASA	Maj-juli 2007	Allmänheten via Internet	CRD 06/2006	103 reaktioner mottagna från 15 berörda parter. Tas med i yttrandet
9	EASA	Sedan början av 2006	Luftfartsmyndigheter	Presentationer för GASR WG	Medverkan och diskussion vid möten
10	EASA	Dec 2006	Leverantörer av flygplatstjänster	Presentation för ACI Europe "Airport Exchange"	Presentation levererad
11	EASA	Juni 2007	Brittiska leverantörer av flygplatstjänster	Presentation för AOA Ops and Safety Conference	Presentation levererad
12	EASA	Juni 2007	Österrikiska, tyska och schweiziska leverantörer av flygplatstjänster	Presentation för ADV Infrastruktur- & teknikkommitté	Presentation levererad
13	EASA	Sept 2007	Leverantörer av flygplatstjänster	Presentation för ACI:s tekniska kommitté	Presentation levererad

**Tabell 5: Samråd med berörda parter**

Resultaten från de intervjuer och enkäter som genomfördes av konsulten (dvs. ECORYS) som anställdes av kommissionen användes för att utveckla och verifiera analysen av de olika frågorna under den preliminära konsekvensbedömningen, till exempel problemanalys, utvärdering av effekter och jämförelse av alternativ. I vart och ett av huvudavsnitten i den undersökningen presenterades de berörda parternas ståndpunkter i ett särskilt avsnitt. En detaljerad analys av resultaten från enkäten redovisades dessutom i bilaga B till det dokumentet. De berörda parterna hade identifierats genom sitt medlemskap i EASA:s styrelse, eller genom att de var betydande parter i ICB (Industry Consultation Body), som representerar internationella organisationer. Dessutom hade ett antal leverantörer av flygtrafiktjänster och flygplatsoperatörer tillfrågats.

Därefter har byrån, i enlighet med sitt förfarande för regelarbetet, två gånger konsulterat AGNA och SSCC om att inkludera uppgiften BR 002 i planen för regelarbetet och sedan om detaljerade mandat för att gå vidare. Sedan 2005 har EASA dessutom gjort stora ansträngningar för att samarbeta inte bara med behöriga myndigheter utan med alla berörda parter i allmänhet och deras intresseorganisationer i synnerhet. Denna löpande insats har bidragit till att många och värdefulla kommentarer kommit in till NPA 06/2006. Hela 3 010 registrerade kommentarer samlades in, inte bara från över 1 750 individer, utan dessutom från 91 viktiga berörda parter på luftfartsområdet, vilket framgår av tabell 6:



Myndigheter	Flygplatser	Brukare av luftrummet	Leverantör av flygtrafiktjänster	Branschen
Österrike (Christian Marek)	Aberdeen	AEA	DFS	Airbus
Belgien	ACI Europe	AOPA Italy	Bundeswehr ATS-kontor	British Helicopter Advisory Board
Danmark	ADV (tysk flygpl.ass.)	AOPA Norway	EURO CONTROL	ECA
Republiken Tjeckien	Avinor	AOPA UK		Helicopter Museum
Estland	BAA Central Airside Operations	APAU		IFATCA
Finland	Bickerton's Aerodromes	Air League		International Fire Training Centre
Frankrike	Birmingham	Association Aerotourisme		Squirrel Helicopters
Grekland	British AOA	Association MosAiles		
Tyskland	Dublin	Belgian Gliding Federation		
Hessens ministerium för ekonomi, transport och utveckling	Nederländska flygplatsföreningen (Dutch Airport Association)	British Gliding Association		
Island	Exeter & Devon	British Hang Gliding & Para Gliding Ass.		
Irland	Finavia	British International		
Italien	Fraport AG	Centre ULM Européen		
JAA:s grupp för operativa förfaranden	Glasgow	Club Aero ULM Berch		
Nederländerna	Gloucestershire	Club ULM		
Norge	Guernsey	Danish Ultralight Flying Association		
Rumänien	Heathrow	Deutscher Ultralightflugverband		
Republiken Slovakien	Humberside	ECOGAS (BBGA)		
Slovenien	Luton	EGU		
Spanien	Lyon	Europe Airsports		
Sverige	Manchester	FSSLA Federation		
Schweiz	Nottingham E.M.	GAAC		
Förenade kungariket	Prag	KLM		
USA (FAA)	Schiphol	Helicopter Club GB		
	Schweizer Flugplatzverein	IAOPA		
	Teuge	Popular Flying Ass.		
	UAF	Reseau Sport de l'Air		
		Swiss Aero club		
		UK Flying Farmers Association		
		UK Offshore Operators Association		
<b>SUMMA</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
<b>TOTALT</b>				<b>91</b>

**Tabell 6: Offentliga eller privata organisationer som besvarat NPA 06/2006**

Samtliga 3 010 kommentarer analyserades på det vis som beskrevs i CRD 06/2006 som offentliggjordes den 5 maj 2007. Slutligen kom det också 103 reaktioner på CRD, som återigen samtliga har analyserats och sammanfattats på lämpligt sätt i yttrandet om att utvidga EASA:s system till att även omfatta flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet.

Avslutningsvis, och naturligtvis inom ramen för tillgängliga resurser, fick samtliga berörda parter många möjligheter att samarbeta med byrån i det tillämpbara regelförfarandets anda, men ofta utöver, och under alla omständigheter aldrig i mindre omfattning än, dess bokstav.

Analysen av reaktionerna på förteckningen med synpunkter och svar (CRD) gjorde det framför allt möjligt att dra slutsatsen att högst 5 procent av de ursprungliga 91 kollektiva berörda parterna som hade besvarat NPA 06/2006 inte var helt övertygade om att förfarandet varit korrekt, vilket framgår av tabell 7:

Organisationer som besvarade NPA 06/2006						
Behöriga myndigheter		Flygplatsoperatörer			Totalt	
Framförde tvivel på förfarandets korrekthet	Totalt antal ursprungliga svarande	Framförde tvivel		Totalt antal ursprungliga svarande	Framförde tvivel	Totalt antal ursprungliga svarande
BMBVS	3	24	ADV	1	27	4
DGAC-FR						
ENAC						
%	12,5	3,7			4,4	

**Tabell 7: Förfarandets korrekthet**

## **2.3 Problemanalys**

### *2.3.1 Säkerhetsnivån på EU:s flygplatser*

#### *2.3.1.1 Definitioner*

På begäran av EASA:s direktorat för regelarbete genomförde byråns avdelning för säkerhetsanalys och forskning i juli 2007 en kortfattad undersökning av luftfartstillbud som inträffat på eller i närheten av flygplatser. Definitionerna av flyghaverier och flygtillbud i ICAO-konventionens Annex 13 användes, enligt sammanfattningen i tabell 8:

Utdrag ur definitionerna i Annex 13 till ICAO-konventionen, nionde utgåvan, 2001 Inklusive ändring nr 11 av den 23 november 2006	
<b>Haveri</b> (Bilaga 13 innehåller också vissa undantag som inte tas med i denna tabell)	Händelse i samband med flygoperation som äger rum mellan den tidpunkt när en person går ombord i avsikt att flyga och till dess samtliga personer har lämnat luftfartyget, där <ol style="list-style-type: none"> <li>en person får dödliga eller allvarliga skador på grund av               <ul style="list-style-type: none"> <li>att vederbörande befinner sig i luftfartyget, eller</li> <li>kommer i kontakt med någon del av luftfartyget, inklusive lösa delar, eller</li> <li>exponeras direkt för jetstrålen;</li> </ul> </li> <li>luftfartyget drabbas av skador eller strukturella fel, som               <ul style="list-style-type: none"> <li>negativt påverkar luftfartygets strukturella styrka, prestanda eller flygegenskaper, och</li> <li>normalt skulle kräva omfattande reparationer eller ersättning av den påverkade komponenten;</li> </ul> </li> <li>luftfartyget saknas eller är helt oåtkomligt.</li> </ol>
<b>Tillbud</b>	En händelse, förutom ett haveri, i samband med användandet av ett luftfartyg och som påverkar eller kan påverka driftens säkerhet.

**Tabell 8: Utdrag ur definitionerna i Annex 13 till ICAO-konventionen**

Studien byggde på uppgifter från EASA:s säkerhetsdatabas som innehåller uppgifter om haverier och allvarliga tillbud från hela världen som erhållits från ICAO, samt information om säkerhetsincidenter från branschen och media. Samtliga uppgifter i punkt 2.3.1 har hämtats från ovannämnda databas och sammanställts av byråns avdelning för säkerhetsanalys och forskning, om inte annat anges i texten.

#### 2.3.1.2 Studiens omfattning

Denna säkerhetsstudie omfattade

- haverier som inträffade med luftfartyg med en maximal certifierad startmassa över 2 250 kg, eftersom uppgifter om mindre luftfartyg inte samlas in av ICAO,
- luftfartyg av alla kategorier (dvs. både flygplan och rotorluftfartyg), som antingen används för kommersiell lufttrafik eller allmänflygning.

Analysen omfattade tio år, dvs. från 1996 till 2005. Således ingick till exempel inte olyckan den 17 juli 2007 på Congonhas-flygplatsen (Brasilien) som krävde 187 liv bland personerna ombord, men också 12 liv i stadsområdet nära flygplatsen i undersökningen, eftersom officiell information om orsakerna till att flygplanet inte kunde stanna på den blöta banan ännu inte är tillgänglig.

En jämförelse gjordes också mellan de olika regioner där haveriet inträffade: dvs. Europa<sup>5</sup> jämfört med övriga världen. Eftersom fullständiga uppgifter inte alltid är tillgängliga har omfattningen emellertid ibland justerats i vissa diagram.

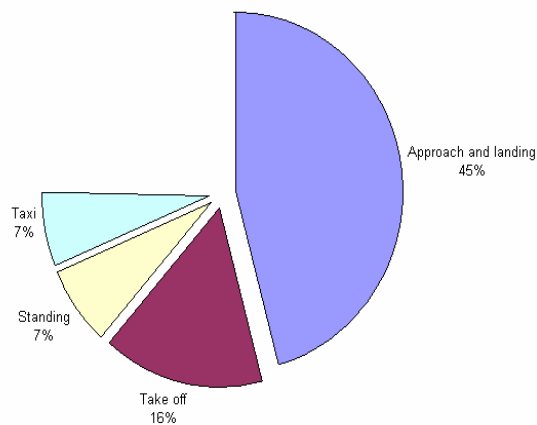
#### 2.3.1.3 Flygningens faser

Som framgår av diagrammen i figur 3 inträffar cirka 75 procent av alla haverier under den tidsram som undersöktes på eller i närheten av en flygplats. Inga betydande skillnader har framkommit mellan Europa och övriga världen (inte i absoluta siffror, men vad gäller olyckornas procentuella fördelning):

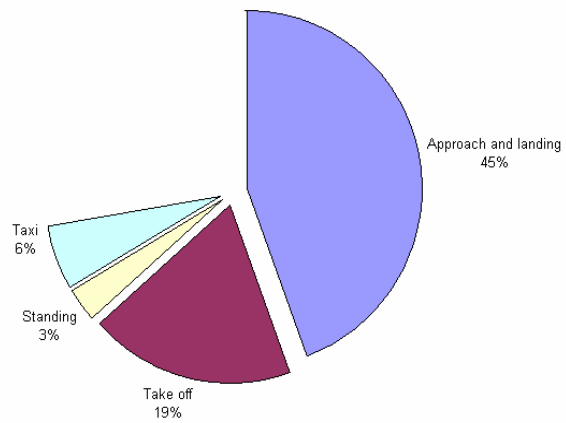
---

<sup>5</sup> I denna säkerhetsgranskning ska "Europa" anses omfatta de 27 medlemsstaterna i EU plus Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz (EU 27+4), eftersom de fyra senare deltar i "EASA-systemet". ECAC omfattar däremot en större region, inklusive 42 stater: dvs. hela det geografiska Europa med undantag av Vitryssland, Liechtenstein, Ryska Federationen med Kaliningrad FIR, San Marino och Förenta nationernas uppdrag i Kosovo.

State of occurrence EU27+4  
Accident distribution over the flight phases



State of occurrence outside EU27+4  
Accident distribution over the flight phases



[captions:]

Händelser inom EU27+4  
Olyckornas fördelning på  
flygningens olika faser

[In both:]

Taxi = Taxning

Standing = Stillastående

Take off = Start

Approach and landing = Inflygning och landning

Händelser utom EU27+4  
Olyckornas fördelning på  
flygningens olika faser

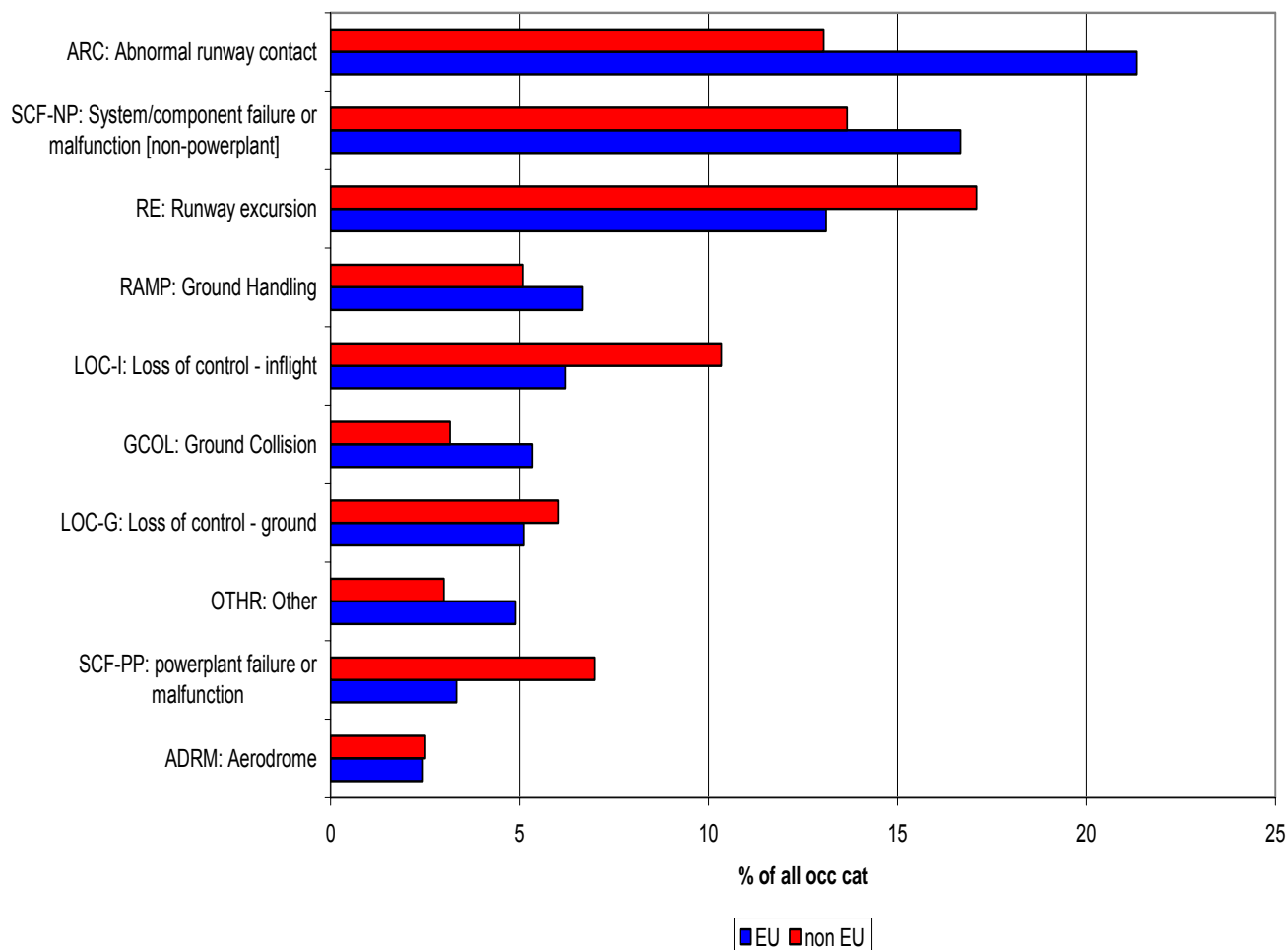
**Figur 3: 75 procent av flyghaverierna på eller i närheten av flygplatserna**

#### 2.3.1.4 Händelsekategorier

Händelsekategorierna är den första – högsta – analysnivån för haverier och tillbud. En viss händelse kan ingå i flera olika kategorier. Händelsekategorierna beskriver vad som hände i allmänna termer.

Diagrammet i figur 4 visar händelsekategorier för de haverier som inträffade under start, landning, stillastående och taxning:

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



[captions:]

**De tio viktigaste typerna av händelser**

**Haverier i samband med start, landning, taxning och stillastående**

ARC: Onormal kontakt med start- och landningsbana

SCF-NP: System- eller komponenthaveri eller felfunktion [ej motor]

RE: Avvikelse från bana

RAMP: Manöver på marken

LOC-I: Förlorad kontroll under flygning

GCOL: Markkollision

LOC-G: Förlorad kontroll – mark

OTHR: Övrigt

SCF-PP: System- eller komponenthaveri eller felfunktion [motor]

ADRM: Flygplats

% av alla händelsekategorier

EU

Icke-EU

#### **Figur 4: De 10 vanligaste kategorierna, flygplatsrelaterade**

Av figur 4 ovan framgår att tre av de fem vanligaste kategorierna i Europa kan vara flygplatsrelaterade (dvs. ARC, RE och RAMP). Taxonomin för dessa kategorier förklaras närmare i tabell 9:

<b>Förkortn.</b>	<b>Definition</b>
ARC	Abnormal Runway Contact (onormal kontakt med start- och landningsbana): att landa för hårt, sent eller snabbt. Omfattar också att stjärtpartiet slår i marken eller att man landar med hjulen uppe. Orsakerna kan vara helt eller delvis flygplatsrelaterade (t.ex. olämplig markering av banan).
SCF-NP	System/ component failure – non engine (system- eller komponentfel – ej motor): för att beskriva att det förekommit ett fel eller en felfunktion i något av luftfartygets system förutom motorn. I mycket sällsynta fall kan ytförhållanden eller sluttningar skada landningsställen. I extremt sällsynta fall (t.ex. Concordehaveriet den 25 juli 2000) kan sekvensen ha inletts av främmande föremål (FOD) på banan och leda till en katastrofal olycka.
RE	Runway Excursion (avvikelse från start- eller landningsbana): luftfartyget lämnar start- eller landningsbanan i sidled eller i slutet. I vissa fall kan det ha att göra med flygplatsen (t.ex. vattenplaning eller att de uppgivna avstånden inte uppfyller säkerhetsnormerna för att av kommersiella skäl attrahera mer trafik).
<b>RAMP</b>	<b>Ground Handling (manöver på marken): inkluderar luftfartyg som skadas av utrustning på marken, t.ex. fordon, men omfattar också fel i samband med lastning. Ingår i definitionerna av haverier eller tillbud i Annex 13.</b>
LOC-I	Loss Of Control In flight (förlorad kontroll under flygning): luftfartyget avviker från den avsedda flygbanan. Denna kategori används enbart i fall där luftfartyget fortfarande kan kontrolleras. Fall där tekniska fel gör luftfartyget omöjligt att kontrollera undantas.
GCOL	Kollision mellan luftfartyget och föremål/hinder medan luftfartyget är i rörelse på flygplatsen, men förutom startrullsträcka och landningssträcka. GCOL omfattar därför inte kollisioner på grund av intrång på banan. Det senare förekommer inte på ovanstående förteckning över de viktigaste 10 kategorierna vad gäller olycksfrekvens (frekvensen för olyckor på grund av intrång på start- och landningsbana nämns nedan; konsekvensernas allvarlighet är inte relaterad till frekvensen).
LOC-G	Loss of Control on Ground (förlorad kontroll på mark). Kan bero på fel på del av landningsstället, men det kan också mycket väl vara flygplatsrelaterat: t.ex. halka på grund av is, vattenplaning eller att luftfarkosten går upp i vind.
ÖVRIGT	Alla övriga typer av olyckor som när det gäller händelser på eller nära flygplatser främst gäller kollisioner med fåglar.
SCF-PP	Engine failures of the aircraft (motorhaveri för luftfartyget). I ett fåtal fall kan detta bero på att främmande föremål kommer in i motorn.
ADRM	<b>Händelser som har att göra med flygplatsens utformning eller funktion. Detta kan omfatta olyckor som har samband med dålig dränering av banan, dåligt banunderhåll, bristfälliga signaler som till exempel ger tillträde till fel bana, bristfällig fordonskontroll, snöröjning etc.</b>
<b>Obs:</b> Enbart två av de kategorier som anges ovan, dvs. ”ADRM” och ”RAMP” som markerats i fetstil, har direkt och enbart samband med flygplatsen och dess drift. Alla de övriga är normalt mer direkt relaterade till luftfartygets operationer på flygplatsen, men enbart en analys av det specifika haveriet eller tillbudet kan avgöra om flygplatsrelaterade faktorer bidrog. Enbart LOC-I, vars fält är skuggade, är aldrig flygplatsrelaterad.	

**Tabell 9: Taxonomi för händelsekategorier**

Det relativt höga antalet onormala kontakter med landnings- eller startbanan eller avåkningar i Europa (cirka 50 procent vanligare än i övriga världen) skulle förtjäna en fördjupad undersökning. En möjlig förklaring kan vara att rapporteringen av sådana händelser är mer utvecklad i Europa än i andra delar av världen. Under alla omständigheter är det viktigt att definierade områden (dvs. säkerhetszoner längs banan eller efter banans slut) inrättas och underhålls runt start- och landningsbanorna för att undvika katastrofala följder av en avåkning.

### 2.3.1.5 Haverier med dödlig utgång på flygplatser

Totalt nio haverier med dödlig utgång i världen klassades under tiden 1996-2005 som händelsekategori "Flygplats" (ADRM). Två av dessa inträffade i Europa, vilket framgår av tabell 10:

EU27+4				
År	Klass	Dödsfall totalt	Dödsfall i planet	Antal haverier
2000	Haveri	113	109	1
2001	Haveri	118	114	1

**Tabell 10: Haverier med dödlig utgång i Europa där flygplatsfaktorer var en bidragande orsak**

Här följer en kort sammanfattning av de nämnda flygplatsrelaterade faktorerna:

25.07.2000 – Frankrike (Gonesse, Lieu patte d’Oie) – Concorde

Flygplatsrelaterad faktor: **skräp på startbanan**, banan hade inte hållits fri från skräp.

08.10.2001 – Italien (Milano-Linate-flygplatsen) – MD87 och Cessna Citation

Flygplatsrelaterade faktorer: flygplatsens standard uppfyllde inte kraven i Annex 14 i ICAO-konventionen, obligatoriska **markeringar, ljus och skyltar fanns inte eller var i dåligt skick och svåra att upptäcka i dålig sikt. Andra markeringar var okända för operatörerna. Det fanns heller inget fungerande system för säkerhetsledning på flygplatsen.**

De övriga sju haverier med dödlig utgång som åtminstone delvis var flygplatsrelaterade och som inträffade utanför Europa under den beaktade tidsramen, anges i tabell 11:

Övriga världen				
År	Klass	Dödsfall totalt	Dödsfall i planet	Antal haverier
1999	Haveri	18	16	1
2000	Haveri	86	86	2
2001	Haveri	1	0	1
2004	Haveri	2	2	1
2005	Haveri	152	152	2

**Tabell 11: Haverier med dödlig utgång utanför Europa där flygplatsfaktorer var en bidragande orsak**



Här följer en kort sammanfattning av de nämnda flygplatsrelaterade faktorerna:

21.12.1999 – Guatemala (Guatemala city) – DC10-30

Flygplatsrelaterade faktorer: hus för nära banan (dvs. **otillräcklig säkerhetszon i slutet av banan**).

25.03.2000 – Angola (Huambo) - Antonov 32

Flygplatsrelaterade faktorer: **dåliga ytförhållanden på banan**.

31.10.2000 – Taiwan (Chiang Kai-Shek Airport) – Boeing 747-400

Flygplatsrelaterade faktorer: **tecken uppfyllde inte internationell standard, vissa viktiga ljus på taxibanan och rullbanan saknades eller fungerade inte**, inga barriärer eller markeringar hade satts upp i början av den avstängda startbanan, ingen markradar fanns med vilken flygledningstjänsten kunde identifiera luftfartygens position.

05.01.2001 – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Flygplatsrelaterade faktorer: kanten på banan låg högre än fältet, **personer tilläts uppehålla sig nära banan, förmodligen inget staket runt flygplatsen, banans längd leder till ett speciellt pilotbeteende (landa så snart som möjligt efter tröskeln)**.

29.06.2004 – Moçambique (Vilanculos a/p) – Beech 200 King Air

Flygplatsrelaterade faktorer: luftfartyget kunde inte komma upp i tillräcklig hastighet på grund av **banans mjuka beläggning**.

23.08.2005 – Peru – Boeing 737-200

Flygplatsrelaterade faktorer: **ingen banbelysning**.

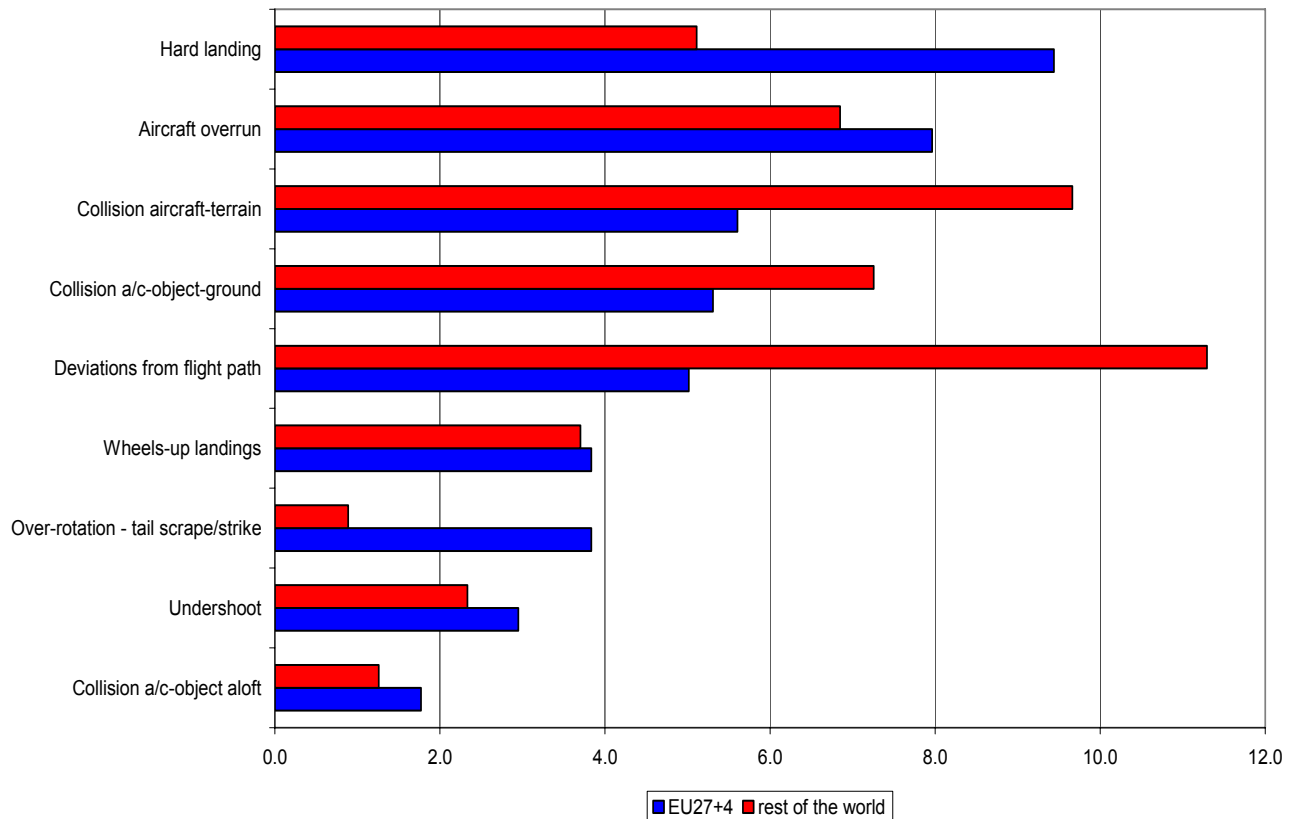
10.12.2005 – Nigeria – DC-9-30

Bland faktorerna som angetts: det faktum att **flygplatsbelysningen inte var tänd** kan också ha gjort det omöjligt för piloten att se banan. En annan bidragande faktor var att luftfartyget kolliderade med en exponerad dräneringskulvert, vilket ledde till att luftfartyget bröts upp och därefter fattade eld.

2.3.1.6 Avgörande händelser

Ett olycksscenario beskrivs genom den serie av händelser som leder fram till slutresultatet. Antalet steg som beskrivs beror på undersökningens grundlighet och typen av olycka. För analysen är den första eller avgörande händelsen, den som startade händelseförloppet, viktig. Diagrammet i figur 5 ger information om de viktigaste avgörande händelserna för haverier under inflygnings- eller landningsfasen och startfasen:

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



[captions:]

De nio viktigaste avgörande händelserna under inflygning, landning och start – haverier

[From the top:]

- Hård landning
- För sen landning
- Kollision luftfartyg-terräng
- Kollision luftfartyg-föremål-mark
- Avvikelse från flygbana
- Landning hjulen uppe
- Överrotation – stjärtpartiet slår i banan
- För tidig landning
- Kollision luftfartyg-föremål i luften

EU27+4      Övriga världen

**Figur 5: De nio viktigaste avgörande händelserna på eller nära flygplatser**

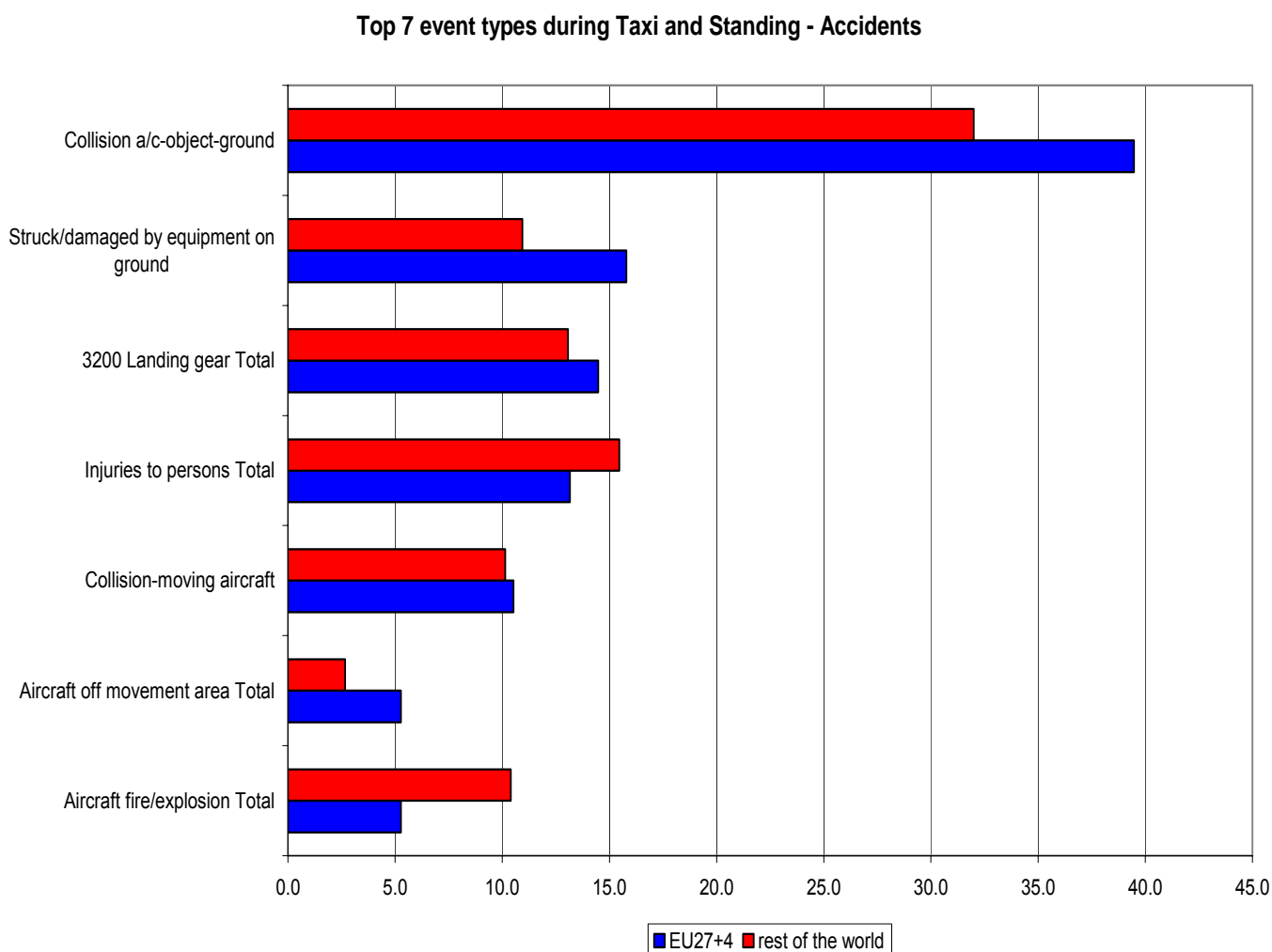
Siffrorna visar att det förekommer procentuellt fler haverier i Europa i samband med hårda landningar, avåkningar och överrotationer eller att stjärtpartiet slår i banan. Detta ligger i linje med den bild som redan erhållits med hjälp av olyckskategorierna.

Samtidigt visar siffrorna att Europa har en betydligt lägre andel olyckor på grund av förlorad kontroll under inflygning och kollisioner med terrängen/hinder för luftfartyg på över 2 250 kg maximal certifierad startmassa (MTOM). I den årliga säkerhetsrapport från 2005 som

offentliggjordes av Eurocontrol och som fokuserade på flyglednings- och flygtrafiktjänster, gör man emellertid inte en indelning av händelserna utifrån luftfartygens massa (vilket faktiskt är irrelevant för flygledningstjänsterna). I den rapporten uppger Eurocontrol att antalet CFIT (kontrollerad flygning in i terräng) i ECAC-länderna ligger stabilt på 30 per år. Denna typ av olyckor inträffar i extremt sällsynta fall när stora luftfartyg landar på banor som utrustats med system för precisionsradiostyrning (t.ex. ILS) i horisontal- och vertikalplanet. Det bör därför påpekas att risken för CFIT fortfarande föreligger i betydande omfattning i samband med banor och små luftfartyg där ILS-teknik blir alltför dyr eller helt enkelt är olämplig att införa.

### 2.3.1.7 Typer av händelser under parkering eller taxning

I figur 6 ges en översikt över de vanligast förekommande händelserna under stillastående och taxning:



[captions:]

De sju vanligaste händelserna under taxning och stillastående – haverier

[from the top:]

Kollision luftfartyg – marken  
Kollision med/skadat av utrustning på marken  
3200 landningsställ, totalt  
Personskador, totalt  
Kollision med luftfartyg i rörelse  
Luftfartyg utanför färdområde, totalt  
Brand/explosion i luftfartyg, totalt

EU27+4      Övriga världen

### **Figur 6: De sju vanligaste händelsetyperna under taxning eller stillastående**

Av siffrorna framgår att de vanligaste säkerhetshändelserna under taxning eller parkering i EU 27+4 är kollisioner med fasta föremål eller markutrustning.

Sådana händelser på flygplatserna blir också mycket kostsamma. Beräkningar som utförts av byråns avdelning för säkerhetsanalys och forskning täcker inte alla sådana kostnader, eftersom samtliga händelser som medför skador inte har redovisats på grund av begränsningar i ICAO:s rapporteringskrav. Kostnaden för skadan på luftfartyget är också betydande, men kunde inte beräknas direkt av EASA, eftersom sådan information inte finns med i haverirapporterna.

Förutom de uppgifter som ingår i ICAO:s och EASA:s databaser finns det emellertid också uppgifter på offentliga webbplatser. Flight Safety Foundation<sup>6</sup> (FSF: en fristående internationell ideell organisation) startade t.ex. ett program för att förhindra olyckor på marken (GAP, Ground Accident Prevention) på grund av de många haverierna och incidenterna på rampen eller taxibanan. Den 31 juli 2007 presenterades sammanfattande information som samlats in i samarbete med IATA på deras webbplats. Enligt de uppgifterna beräknade FSF att det inträffar cirka 27 000 säkerhetshändelser (haverier eller incidenter) per år under taxning eller stillastående över hela världen. Detta motsvarade nästan en händelse per tusen starter. Eftersom det förekommer cirka 10 000 gånger så många starter per år i ECAC-länderna (dvs. 10 miljoner) kan man anta att cirka 10 000 haverier eller incidenter inträffar i det området varje år på plattan eller under taxning, vilket är cirka 1/3 av samtliga sådana olyckor i världen.

FSF beräknade också kostnaderna för skadorna (också en mindre incident kan resultera i dyrbara reparationer på luftfartyget och en ännu dyrare störning av planeringen och luftfartygets tid på marken för reparationer) till i storleksordningen 10 000 miljoner USD/år i hela världen, vilket betyder en genomsnittlig kostnad på 370 000 USD/haveri eller incident. Om man antar att 1 euro = 1,35 USD (2006), skulle den genomsnittliga kostnaden för en enda av dessa händelser bli cirka 270 000 euro.

Den totala årliga kostnaden inom ECAC, baserat på de siffror som lämnats av FSF, kan därför beräknas enligt följande:

$$\begin{aligned} 10\,000 \text{ haverier eller incidenter på plattan eller under taxning} \times 270\,000 \text{ euro} &= \\ &= 2\,700\,000\,000 \text{ euro} = 2\,700 \text{ miljoner euro (2006)} \end{aligned}$$

---

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

De siffror som presenterats av FSF är emellertid inte officiella. Därför skulle det vara rimligt att anta att de även kunde vara tilltagna i överkant. EASA kommer därför att beräkna en total årlig kostnad minskad med 30 procent enligt följande:  $2\,700 - 30\% = 1\,890$  miljoner euro (2006)/år.

Om man sedan beaktar att cirka 75 procent av alla flygningar inom ECAC äger rum i EU 27+4, bör endast 75 procent av totalkostnaden tillskrivas detta geografiska område:  $1\,890 \times 75\% = 1\,417,5$  miljoner euro (2006)/år.

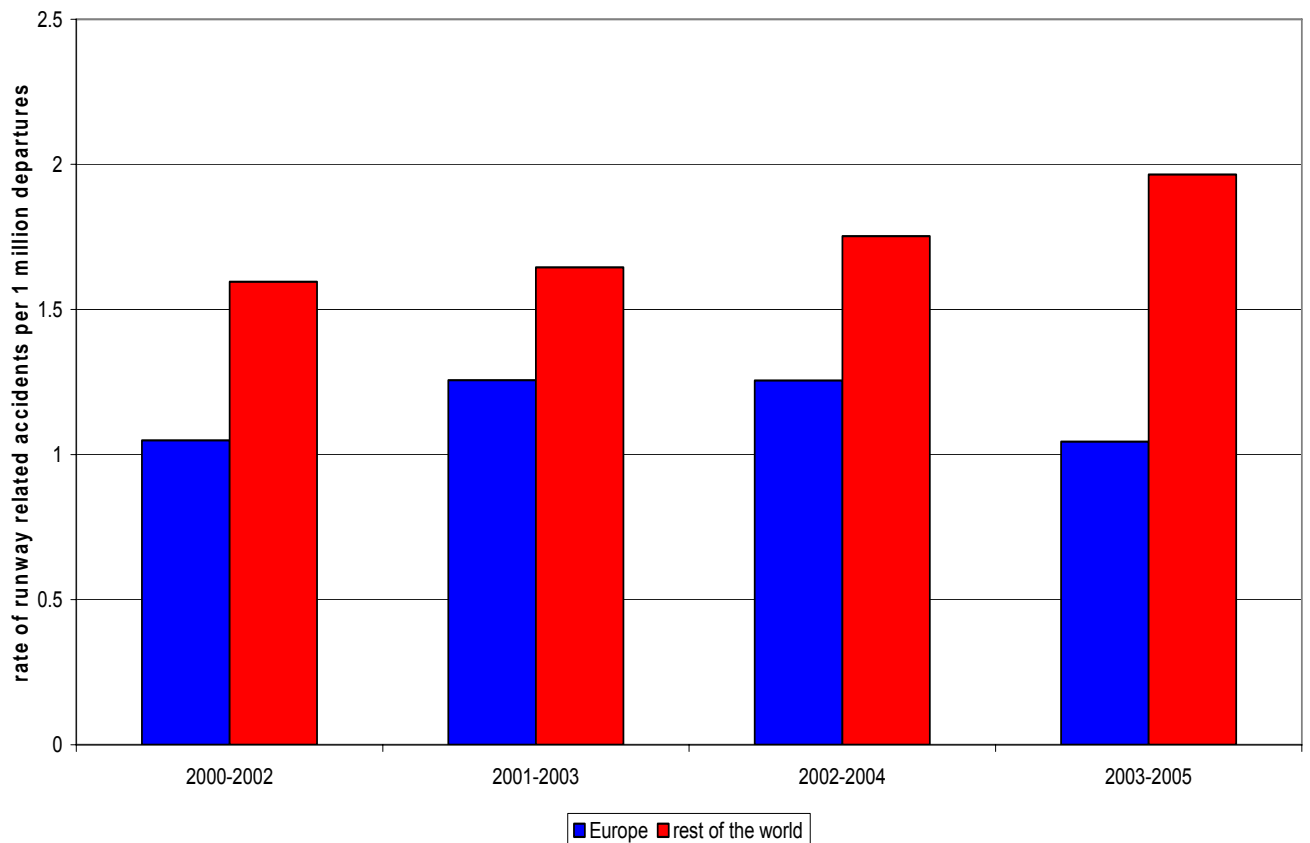
Minst 80 procent av ovanstående siffra kan tillskrivas flygplatserna (infrastruktur, utrustning eller operationer i samband med marktjänsten) eftersom de händelser som beaktas enbart inträffar under taxning eller stillastående. Sammanfattningsvis kan man alltså anta att kostnaderna för skador på grund av haverier eller incidenter under taxning eller stillastående ligger i storleksordningen 80 procent av  $1\,417,5 = \mathbf{1\,134}$  miljoner euro (2006)/år inom EU 27+4.

#### 2.3.1.8 Händelser på banan

I figur 7 redovisas antalet (per en miljon starter) banrelaterade olyckor under start- och landningsfasen. Banrelaterade olyckor inkluderar till exempel intrång på banan, avåkning och kollision med föremål på marken. I figur 7 jämförs olycksstatistiken för såväl reguljära som ickereguljära kommersiella operationer som inträffade i det geografiska Europa (vilket bland annat omfattar Ryska federationen bland andra länder) med övriga världen för åren 2000–2005. Denna avgränsning valdes på grund av tillgången på exponeringsdata.

Ett treårigt glidande medeltal för Europa visar en annan trend än för övriga världen: olyckstrenden för övriga världen verkar peka uppåt, medan siffrorna för Europa verkar uppvisa en lätt sjunkande trend. Detta skulle eventuellt kunna bero på ökad vaksamhet efter den sorgliga olyckan på Linate (den 8 oktober 2001) och Eurocontrols plan för förhindrande av intrång på start- och landningsbanan (EAPPRI, EUROCONTROL Action Plan for Prevention of Runway Incursions), men inga tillförlitliga siffror finns tillgängliga för att faktiskt stödja den uppfattningen. Man bör emellertid observera att eftersom det i Europa (med undantag av Ryssland, men inklusive de 42 staterna inom ECAC) sker nästan 10 miljoner IFR-flygningar per år, innebär en olycksfrekvens på en olycka per en miljon starter nästan 10 banrelaterade olyckor (inte nödvändigtvis med dödlig utgång) per år, vilket i sin tur är mer eller mindre en sådan olycka per månad. Det finns med andra ord stort utrymme för förbättringar, inte minst med tanke på den förväntade fortsatta trafikökningen.

Runway related accidents rate  
3-year moving average



[captions:]

Banrelaterade olyckor  
Tre års glidande medeltal

[lefthand side:]

Antalet banrelaterade olyckor per en miljon starter

Europa      Övriga världen

**Figur 7: antalet banrelaterade olyckor**

2.3.1.9 Luftfartyg och helikoptrar under 2 250 kg

ICAO har inga uppgifter om säkerheten för flygplan eller helikoptrar med en maximal startmassa (MTOM) inte överstigande 2 250 kg. Europeiska civila luftfartskonferensen ECAC samlar däremot in och sammanställer uppgifter om dessa lätta luftfartyg och för glidflygplan. För treårsperioden 2004–2006 visar uppgifterna från ECAC att 2 034 olyckor inträffade i cirka 34 stater (dvs. cirka 680 per år) med ”små” motordrivna flygplan eller helikoptrar, dvs. sådana som i regel används i allmänflyget vid mindre flygplatser öppna för allmän användning. Av dessa 2 034 olyckor inträffade 138 medan luftfartyget stod stilla, 387 under start och 793 under landning. Totalt dödades 494 personer under sådana olyckor (cirka 167/år). Man bör observera att detta antal dödsoffer i genomsnitt till och med är större än det årliga antalet dödsoffer på grund av kommersiell lufttrafik i EU, även om de förra uppmärksammas mindre

av allmänheten, eftersom olyckor med mindre luftfartyg inte väcker lika stor uppmärksamhet i medierna. I framtiden förväntas ökningen av antalet mycket lätta jetplan (Very Light Jets) föra relativt komplicerade och snabba operationer även till de mindre flygplatser som är öppna för allmän användning. Dessa operationer hör till de kommersiella lufttrafiktjänsterna om de innefattar flygtaxi. Slutsatsen blir att man inte kan bortse från säkerheten för den lätta lufttrafiken mot bakgrund av ovanstående siffror och den förväntade utvecklingen.

#### 2.3.1.10 Sammanfattning av analysen av flygplatsernas säkerhet

Under perioden från den 1 januari 1996 till den 31 december 2005 förekom det cirka **413 olyckor** med luftfartyg på över 2 250 kg maximal certifierad startmassa **på eller i närheten av flygplatser** i Europa. Under så kort tid som tre år, från 2004 till 2006, uppgick det totala antalet olyckor på eller nära flygplatser med lätta luftfartyg till totalt 1 318. De orsakade **743 dödsfall** (dvs. cirka 75 per år), 125 allvarliga skador och 242 mindre allvarliga skador för de tyngre luftfartygen. Huvuddelen av de cirka 167 dödsfallen per år i samband med mindre luftfartyg inträffar också på eller nära flygplatser. Händelser som ledde till enbart mindre allvarliga personskador behöver inte rapporteras och ingår därför inte i materialet. Antalet mindre allvarliga personskador som nämns ovan avser enbart mindre allvarliga skador som uppkommit i olyckor som omfattas av rapportkravet.

Byråns avdelning för säkerhetsanalys och forskning beräknar att enbart den totala **kostnaden för dödsfall/skador** under perioden 1996–2005 var i storleksordningen 1 500 miljoner euro/10 år = **150 miljoner euro/år**.

Eftersom cirka 75 procent av alla olyckor inträffar på eller i närheten av flygplatser är budskapet tydligt. Reglerna bör inte bara omfatta aspekter i samband med drift av luftfartyget, utan dessutom branschens övriga aspekter, inklusive flygledning och drift av flygplatserna.

I ekonomiska termer kan emellertid inte kostnaderna för dödsfall/skador tillskrivas flygplatsfaktorer, eftersom även luftoperationer, flygledningstjänster eller flygplanstekniska orsaker kan bidra. En betydligt grundligare analys skulle behövas för att beräkna den procentuella andelen av dessa kostnader som kan tillskrivas flygplatsrelaterade orsaker, vilket mycket väl kunde visa sig bli oproportionellt i samband med denna RIA. Vi antar därför försiktigt att enbart cirka 20 procent av den totala kostnaden kan tillskrivas **flygplatsrelaterade orsaker, dvs. 30 miljoner euro (2006)/år**.

Denna siffra bör **läggas till de 1 134 miljoner euro/år** på grund av skador under taxning och stillastående som beräknades i punkt 2.3.1.7 ovan.

**Avslutningsvis kan alltså totalkostnaden för flygolyckor och tillbud på grund av flygplatsfaktorer (infrastruktur, utrustning, drift) för EU 27+4 för luftfartyg med en MTOM överstigande 2 250 kg beräknas uppgå till cirka 1 164 miljoner euro (2006)/år. Dessutom får man inte bortse från antalet offer i samband med ”små” maskiner, även med tanke på den ökande användningen av mycket lätta jetplan (Very Light Jet).**

### 2.3.2 Regelverket

#### 2.3.2.1 Det globala regelverket: ICAO

Det globala regelverket för luftfartsäkerhet har utarbetats av ICAO, utifrån den konvention som undertecknades i Chicago 1944. Samtliga EU:s 27 medlemsstater samt Island, Norge och Schweiz har undertecknat ICAO-konventionen. Uppsättningen regler, standarder och rekommendationer (ICAO:s SARP) ingår i *Annexen* till den konventionen, i vars artikel 44 det sägs att regler och standarder på luftfartens område inte får tillämpas om de inte standardiserats av ICAO. Även om den principen ibland har frångåtts, utgör den trots allt grunden för att skapa global driftskompatibilitet. Man bör emellertid observera att den lägger tonvikten vid teknisk och operativ driftskompatibilitet och inte regleringen av organisationer som i den europeiska lagstiftningen om luftfartsäkerhet gradvis har fått en allt större betydelse.

ICAO kan dessutom inte betraktas som en verklig ”säkerhetsreglerare” vad gäller luftfarten. I den grundläggande EASA-lagstiftningen omfattar i själva verket säkerhetsregleringen tre huvuduppgifter: regelarbete, certifiering/övervakning/efterlevnad och standardisering. ICAO:s huvuduppgift är däremot begränsad till regelarbete. De båda övriga uppgifter som nämns kvarstår som till största delen icke samordnade nationella ansvarsområden inom ramen för ICAO, trots det globala granskningsprogrammet (dvs. USOAP).

Den faktiska tillämpningen av ICAO:s standarder och rekommendationer överläts därför till medlemsstaterna själva: en viss stat kan införa en standard i sitt nationella regelverk, men den kan också ”meddela” ICAO en avvikelse, om den så önskar. Avvikelser från rekommenderade rutiner kräver inte ens något meddelande. Allt det regelmaterial som kommer från ICAO är i själva verket varken juridiskt bindande för staterna, enhetligt tolkat eller tillämpat eller direkt tillämpligt på juridiska eller fysiska personer.

Inom EU 27+4 leder detta inte bara till ett icke enhetligt skydd av medborgarna i samband med luftfart, utan också till en ojämn spelplan för den inre marknaden.

Så även om ICAO-konventionens annex, inklusive Annex 14 om flygplatser, ofta innehåller sunda operativa och tekniska bestämmelser som har gjort det möjligt att utveckla civilflyget globalt under de senaste sex decennierna, uppvisar ICAO:s ramverk följande huvudsakliga brister:

- Ingen regel är egentligen rättsligt bindande.
- Reglerna anger ofta enbart ”vad”, men varken ”av vem” (dvs. en organisation) eller ”hur” (dvs. certifiering och övervakning av behöriga myndigheter).
- Parallella rättsliga genomförandeprocesser krävs i varje undertecknande stat, vilket leder till en uppenbar brist på enhetlighet, olika tidsplaner och dubbelarbete.

### 2.3.2.2 Regelarbete och standardisering i Europa

De europeiska staterna är var och en medlem av andra luftfartsorganisationer förutom ICAO, till exempel ECAC, JAA, Eurocontrol och GASR.

ECAC, Europeiska civila luftfartskonferensen, består för närvarande av 42 medlemsstater, vilket omfattar hela EU 27. Organisationens mål är att främja en fortsatt utveckling av ett säkert, effektivt och hållbart europeiskt luftfartssystem. ECAC utfärdar *resolutioner, rekommendationer och policyuttalanden* som sedan ska tillämpas av konferensens medlemsstater. Till skillnad från ICAO skapar ECAC alltså inte ens regler på säkerhetsområdet.

Förenade luftfartsmyndigheterna JAA var ett av ECAC:s associerade organ. JAA hade till uppgift att skapa regler och utvecklade faktiskt gemensamma luftfartskrav (JAR, Joint Aviation



Requirements) inom konstruktion och tillverkning av luftfartyg, drift och underhåll av luftfartyg samt certifiering av besättningar. Men dessa JAR, i likhet med ICAO:s SARP, blev inte juridiskt bindande förrän de genomförts av staterna i deras respektive rättssystem. Överföringen av de funktioner som tidigare utfördes av JAA till byrån har i skrivande stund hunnit en bra bit på vägen.

Eurocontrol (som i dag omfattar 38 stater inklusive Montenegro) ägnar sig för närvarande främst åt att tillhandahålla service, centrala funktioner, utbildning, forskning samt planering och ledning av gemensamma utvecklingsprogram. Före 2004 spelade organisationen emellertid också en roll som regleringsorgan (den har nämligen antagit och offentliggjort Eurocontrol Safety Regulatory Requirements = ESARR), med samma egenskaper som ICAO och JAA. Medan den formella regelskapande funktionen, dvs. att fatta beslut som skulle vara bindande för Eurocontrols medlemsstater, tillkommer Eurocontrols permanenta kommission, finns det emellertid inte några faktiska juridiska mekanismer för kontroll av efterlevande på grund av organisationens mellanstatliga karaktär.

Sedan EU:s lagstiftare antagit lagstiftningspaketet om ”det gemensamma europeiska luftrummet” tog Eurocontrol ansvaret för att stödja Europeiska kommissionen i arbetet med att utarbeta genomföranderegler för områdena flyglednings- och flygtrafiktjänster, utifrån ”mandat” som utfärdats av kommissionen själv.

Eurocontrol hade dessutom aldrig behörighet att certifiera system eller godkänna organisationer (inklusive framför allt systemen för säkerhetsledning).

Under 1996 bildade ett antal europeiska stater intresseorganisationen GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators), en frivillig organisation utan någon formell institutionell identitet som genom ett ömsesidigt samarbete syftar till att harmonisera säkerhetsreglerna för flygplatser, vilket omfattar såväl infrastruktur som drift. GASR har för närvarande totalt 28 medlemsstater. Organisationens målsättning, juridiska status och förväntade resultat inom säkerhetsreglering påminner om dem som gäller för ICAO, JAA och Eurocontrol.

Avslutningsvis är inga regler, standarder eller krav som antagits och offentliggjorts av någon av de mellanstatliga organisationer som nämnts ovan direkt tillämpbara, om de inte först har genomförts i det nationella rättssystemet.

Dessutom har ingen av dem någonsin haft behörighet att utfärda certifikat eller godkännanden eller genomdriva efterlevnad efter standardiserade inspektioner.

EASA har däremot tre huvuduppgifter enligt grundförordningen (EG) nr 1592/2002:

- a) Regelskapande, inklusive att avge ”yttranden” till kommissionen, som ska leda till genomföranderegler som genast blir tillämpbara och rättsligt bindande inom EU 27+4 utan att de behöver genomföras på nationell nivå.
- b) Utfärda certifikat och godkännande direkt (i de fall som anges i grundförordningen) eller via de behöriga luftfartsmyndigheter som utsetts på nationell nivå.
- c) Svara för kvalitet och standardisering genom inspektioner av de behöriga myndigheterna och rapportera till kommissionen, som ska ha behörighet att genomdriva efterlevnaden.

År 2003 övertog byrån ansvaret för luftfartsprodukternas luftvärdighet och miljökompatibilitet. För närvarande behandlas förslaget<sup>7</sup> att utvidga byråns behörighet till luftoperationer, flygbesättningar och säkerhetskontroll av operatörer från tredje land i medbeslutandeförfarandet.

---

<sup>7</sup> KOM (2005)0579 slutlig av den 16 november 2005, antaget av Europeiska kommissionen.

Om man utgår från att det förfarandet slutförs med positivt resultat, bör resultatet bli följande för EU 27+4:

- Säkerhetsregleringen av ett antal luftfartsområden kommer att bli en del av EU:s lagstiftningsuppdrag (dvs. det blir inget behov av att genomföra förordningar på nationell nivå; exekutiva uppgifter fördelas på central, nationell eller lokal nivå på det sätt som bedöms som lämpligt).
- Flyglednings- och flygtrafiktjänster kommer även i fortsättningen att regleras genom SES, vars egenskaper emellertid inte helt överensstämmer med EASA:s grundförordning.
- Regleringen av flygplatsernas säkerhet kommer fortfarande att vara en nationell uppgift, även om den baseras på internationella standarder och krav som utvecklats av ett antal organisationer (t.ex. ICAO, GASR).

### 2.3.2.3 Det fragmenterade regelverket

Majoriteten av de intressenter som tillfrågades av ECORYS under den preliminära konsekvensbedömningen var i regel helt eller delvis överens om de problem som identifierades i 2.3.2.1 och 2.3.2.2 ovan. Även om inte samtliga parter höll med om att ICAO:s regler inte skulle vara bindande i samtliga fall, var de överens om att det fanns stort utrymme för skillnader i tolkningen och att genomförandet i den nationella lagstiftningen gick långsamt.

En annan fråga i sammanhanget är att ett antal av de tillfrågade ansåg att några av ICAO:s regler (framför allt vad gäller flygplatser) var tämligen ålderstigna, eftersom de i första hand fokuserade på hårdvaran (ljus, skydds zoner runt banorna etc.), medan de inte tog upp de ”mjukare” frågor, t.ex. operationer, förfaranden och övervakning, som blir allt viktigare.

Intressenternas åsikter delas också av SESAR-projektet, vilket kommenterades av ECORYS 2005. I punkt 5.2.4.1 i SESAR-projektets ”Deliverable 3” (DLM-0612-001-01-00), ett dokument som offentliggjordes i juli 2007, sägs att den europeiska lagstiftningen inom civil luftfart kräver ett paneuropeiskt regelverk för förändringsstyrning med stabila förfaranden och rutiner för aktivt deltagande. För att stödja utvecklingen av detta ramverk och också för att garantera ett framgångsrikt förändringsarbete lämnar SESAR tre rekommendationer:

- Europeiska unionen och EU:s medlemsstater bör utse en myndighet för säkerhetsreglering på europeisk nivå som även fungerar som regelgränssnitt för förändringsstyrning och samverkar med SESAR JU som ska inrättas senast i slutet av SESAR:s definitionsfas.
- Den utsedda europeiska myndigheten för säkerhetsreglering bör utveckla ett (gransknings-) förfarande för förändringsstyrning och i förekommande fall föreslå ändringar av den europeiska lagstiftningen på området för civil luftfart och befintliga krav och arrangemang för säkerhetsreglering.
- Eurocontrol bör utveckla ett harmoniserat informationsmaterial för att stödja en effektiv tillämpning av förändringsstyrningen. Detta bör överensstämma med kraven i befintliga europeiska lagar och säkerhetsregler på området för civil luftfart, vilket garanterar en gemensam utformning.

Byrån konstaterar följaktligen att regelverkets fragmentering bekräftas i ovannämnda rekommendationer som tagits fram av SESAR. Det står dessutom klart att den föreslagna

regleringsmyndigheten borde vara unik, samtidigt som man inte räknar med någon reglerande roll för Eurocontrol.

I samma anda föreslog högnivågruppen som inrättades av transportkommissionär Jacques Barrot i slutet av 2006 i sin rekommendation nr 1 som ingick i slutrapporten från juli 2007 att fragmentering är en viktig flaskhals när det gäller att förbättra prestationerna för det europeiska luftfartssystemet. Eftersom detta enbart kan åtgärdas på europeisk nivå rekommenderade högnivågruppen att man stärker Europeiska gemenskapens roll och gemenskapsmetoden som det enda verktyget för att skapa en regleringsagenda för den europeiska luftfarten. Det borde också eliminera dubbleringar mellan EU och andra regelprocesser, garantera fristående strukturer för reglering och tjänster och garantera att arbetet med att ta fram säkerhetsregler genomförs fristående från andra typer av reglering (t.ex. ekonomiska eller finansiella regler).

Högnivågruppen var ännu tydligare i sin rekommendation nr 6. Där föreslogs att Eurocontrol skulle fokusera på nödvändiga paneuropeiska funktioner, utforma ett nätverk för flygledningstjänster och stödja regelarbetet på det sätt som begärts av Europeiska kommissionen och medlemsstaterna, samtidigt som man överförde ansvaret för att skapa regler för säkerheten till EASA. I sin rekommendation nr 8 uppmanade slutligen högnivågruppen kommissionen att ge EASA behörighet att bli det enda EU-instrumentet för reglering av luftfartssäkerheten, inklusive flygplatser och flygledningstjänster.

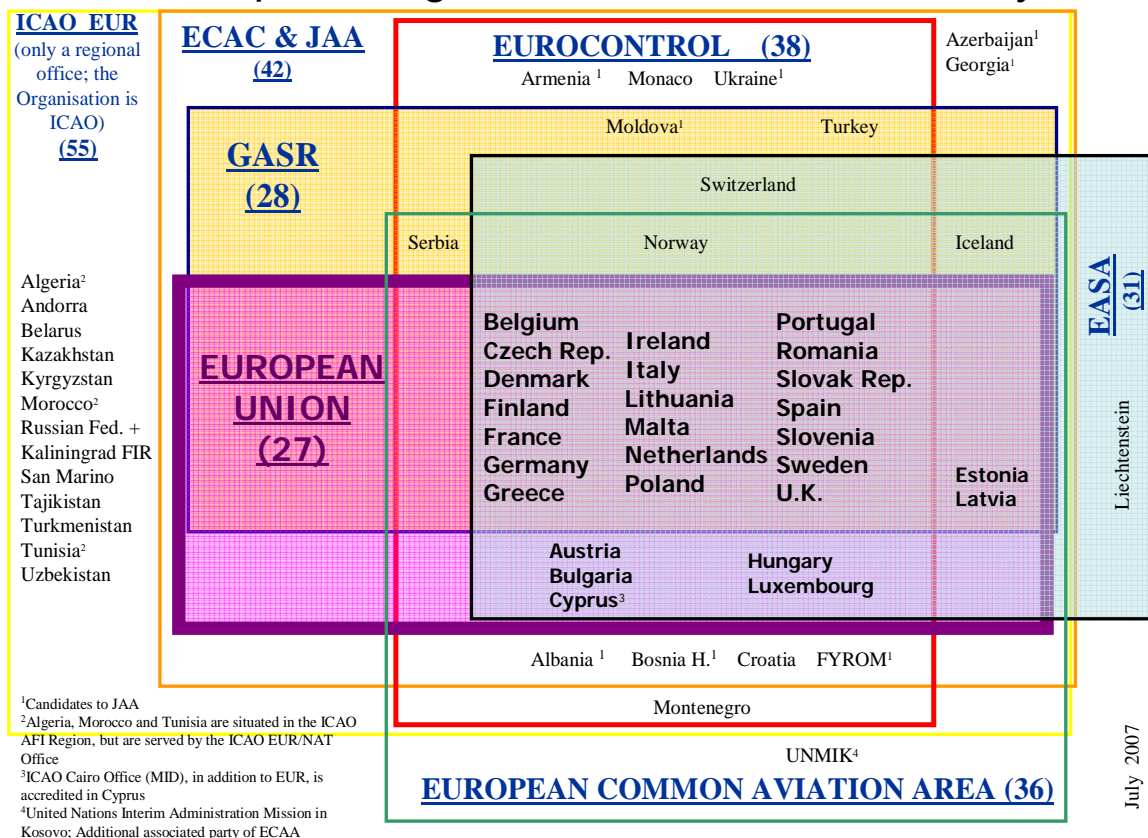
**Slutsatsen blir att problemen i samband med det nuvarande fragmenterade regelverket på säkerhetsområdet och de rättsliga bristerna i den mellanstatliga strategin inte bara erkänns av byrån utan dessutom av de berörda parterna, av SESAR och av högnivågruppen.**

### *2.3.3 Organisationer och processer på nationell nivå*

#### *2.3.3.1 Separat säkerhetsövervakning*

28 stater ingår i dag i GASR, gruppen av regelansvariga flygplatsmyndigheter, enligt vad som framgår av figur 8:

# European Organisations for aviation safety



[Captions:]

European organisations for aviation safety = Europeiska organisationen för flygsäkerhet

ICAO EUR (only regional office, the Organisation is ICAO) = ICAO EUR (endast regionalkontor, organisationen heter ICAO)

- Algeria = Algeriet
- Andorra = Andorra
- Belarus = Vitryssland
- Kazakhstan = Kazakstan
- Kyrgyzstan = Kirgizistan
- Morocco = Marocko
- Russian Fed. = Ryska federationen
- Kaliningrad FIR = Kaliningrad FIR
- San Marino = San Marino
- Tajikistan = Tadzjikistan
- Turkmenistan = Turkmenistan
- Tunisia = Tunisien
- Uzbekistan = Uzbekistan

<sup>1</sup> Kandidater till JAA.

<sup>2</sup> Algeriet, Marocko och Tunisien ligger i ICAO:s AFI-region, men får service via ICAO:s EUR/NAT-kontor.

<sup>3</sup> ICAO:s Kairokontor (MID), förutom EUR, är ackrediterat i Cypern.

<sup>4</sup> FN:s interimistiska uppdrag i Kosovo, extra associerad part i ECAA.

ECAC & JAA = ECAC & JAA

GASR = GASR

EUROPEAN UNION = EUROPEISKA UNIONEN

EUROCONTROL = Eurocontrol

Armenia = Armenien

Monaco = Monaco

Ukraine = Ukraina

Moldova = Moldavien

Turkey = Turkiet

Switzerland = Schweiz

Serbia = Serbien

Norway = Norge

Belgium = Belgien

Czech Rep. = Republiken Tjeckien

Denmark = Danmark

Finland = Finland

France = Frankrike

Germany = Tyskland

Greece = Grekland

Ireland = Irland

Italy = Italien

Lithuania = Litauen

Malta = Malta

Netherlands = Nederländerna

Poland = Polen

Portugal = Portugal

Romania = Rumänien

Slovak Rep. = Republiken Slovakien

Spain = Spanien

Slovenia = Slovenien

Sweden = Sverige

U.K. = Förenade kungariket

Austria = Österrike

Bulgaria = Bulgarien

Cyprus = Cypern

Hungary = Ungern

Luxembourg = Luxemburg

Albania = Albanien

Bosnia H. = Bosnien och Hercegovina

Croatia = Kroatien

FYROM = f.d. jugoslaviska republiken Makedonien

Montenegro = Montenegro

UNMIK = UNMIK

## EUROPEAN COMMON AVIATION AREA = DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET

Azerbaidjan = Azerbajdzjan

Georgia = Georgien

Iceland = Island

Estonia = Estland

Latvia = Lettland

EASA = EASA

Liechtenstein = Liechtenstein

July 2007 = Juli 2007

### Figur 8: Medlemskap i GASR jämfört med andra europeiska organisationer

Av GASR:s medlemsstater ingår 25 också i EU 27+4, det så kallade "EASA-systemet". Det senare utgörs emellertid av 31 stater. Bland de sex stater<sup>8</sup> som hör till EASA-systemet men som inte är medlemmar av GASR, är transportministeriet också ansvarigt för flygplatsens drift och ledning i ett fall (Cypern). Det fanns i skrivande stund inget som styrkte förekomsten av en separat funktion för övervakning av flygplatssäkerheten i den staten. De tänkbara konsekvenserna av den föreslagna policyn i samband med detta analyseras i punkt 2.8.

#### 2.3.3.2 Operativa funktioner som utförs av offentliga myndigheter

Under 2007 utförde GASR en undersökning bland sina 28 medlemmar för att samla in information om det sätt på vilket flygplatssektorn organiserats på kontinenten. Av resultaten framgår att offentliga myndigheter (transportministerier, kommuner, regionala förvaltningar), offentliga organ (t.ex. handelskamrar) eller statligt ägda företag i flera fall har ansvaret för flygplatsernas operationer och ledning, medan i andra fall myndigheterna har ansvaret för att utföra specifika aktiviteter som även är kopplade till de föreslagna väsentliga kraven för flygplatssäkerhet.

De viktigaste resultaten från den undersökningen, av vilka vissa kommer att behöva tas med i denna bedömning, sammanfattas i tabell 12:

Vilken organisation har ansvaret för att utföra vissa aktiviteter på flygplatserna				
Kategori	Viktigt resultat av GASR:s undersökning	Tillhörande väsentliga krav	Kräver konsekvensanalys	
			J/N	Kommentarer

<sup>8</sup> Österrike, Bulgarien, Cypern, Ungern, Liechtenstein och Luxemburg.

Flygplats-operationer	Utförs av olika organisationer i olika fall, till exempel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalstyrelsen</li> <li>• Kommunen</li> <li>• Handelskammaren</li> <li>• Statligt kommersiellt företag</li> <li>• Statsägt eller privat företag</li> </ul>	Kapitel B	Nej	De väsentliga kraven är fristående från flygplatsoperatörens juridiska ställning.
	Direkt statligt ansvar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estland (vissa)</li> <li>• Italien (ett fåtal smärre fall)</li> <li>• Norge (vissa)</li> <li>• Sverige (vissa)</li> <li>• Grekland (ej samtliga)</li> </ul>	Kapitel B	Ja	Enbart om funktionen säkerhetsövervakning inte är fristående (punkt 2.8). Ingen av GASR:s medlemsstater påverkas. Endast en (dvs. Cypern) berörs eventuellt bland EU 27+4.
Flygplatsens katastrofplan	Uppenbarligen ingår denna plan i ett fåtal fall i den lokala katastrofplanen, till exempel i DK, EE, FR (Préfet), LT.	B.1.f	Nej	Under alla omständigheter berörs flygplatsoperatören alltid och ska förfoga över förfaranden för att hantera nödsituationer.
	I ett fåtal fall myndighetens ansvar, ej operatörens (t.ex. IT).			
Lokal katastrofplan	Krävs redan i de allra flesta stater.	C.3	Nej	Tillämpas redan i de flesta fall.
RFFS på flygplatsen	Tillhandahålls i de flesta fall vid de större flygplatserna av flygplatsoperatören. Undantag är GR och IT.	B.1.g	Nej	Enligt de väsentliga kraven får operatören mandat att "visa".

**Tabell 12: Sammanfattning av GASR:s undersökning (2007)**

Slutsatsen blir att enbart behovet av att inrätta ett separat (åtminstone på funktionell nivå) ansvar för säkerhetsövervakning kommer att uppmärksammas i denna konsekvensbedömning.

#### 2.3.3.3 Nuvarande insatser för övervakning av flygplatsernas säkerhet

Under 2006 samlade kommissionen med hjälp av kollegerna i GASR in viss information om vilka insatser som krävdes för hela sortimentet av aktiviteter i samband med reglering av flygplatsernas säkerhet. Den informationen, som kollegerna inom GASR har bekräftat för kommissionens enheter, presenteras i tabell 13:

Nr	Stat	Certifierade flygplatser (eller som inom kort kommer att certifieras)	Heltidsekvivalenter (FTE)		
			Policy & regelarbete	Certifiering & övervakning	Personal totalt
1	Belgien	6	1	4	5
2	Rep. Tjeckien	9	0,5	1,5	2
3	Danmark	36	1	5	6
4	Estland	11	2	2	4
5	Finland	28	1	3	4
6	Frankrike	70	7	122	129
7	Irland	28	1	2	3
8	Italien	50	10	25	35
9	Lettland	8	0,5	1,5	2
10	Nederländerna	14	10	6	16
11	Portugal	50	1	5	6
12	Rumänien	33	5	8	13
13	Rep. Slovakien	8	1	2 + 1	4
14	Slovenien	67	0,5	2	2,5
15	Spanien	42	3	7	10
16	Sverige	99	4	8	12
17	För. kungariket	142	6	14	20
	<b>TOTALT</b>	<b>701</b>	<b>54,5</b>	<b>219</b>	<b>273,5</b>

**Tabell 13: Antal heltidsekvivalenter som för närvarande arbetar med reglering av flygplatsernas säkerhet**

Uppgifterna i tabell 13 ovan är ungefärliga och inte fullständiga. De täcker emellertid ett brett urval olika situationer, t.ex. ”små” eller ”stora” stater och olika kulturella traditioner. Därför kan man anta att **uppgifterna representerar ett tillräckligt stort urval för att uppskatta antalet heltidsekvivalenter som krävs för att reglera flygplatsernas säkerhet på nivån EU 27+4 enligt den lagstiftning som för närvarande gäller**, dvs. som krävs och är tillräckliga i denna konsekvensbedömning enligt principen om proportionell analys.

För närvarande är alltså till exempel sex heltidsekvivalenter upptagna med att utarbeta regler och riktlinjer för flygplatsernas säkerhet i Förenade kungariket. Ett liknande antal utnyttjas i Frankrike. Å andra sidan finns det endast två anställda i den lettiska civila luftfartsmyndigheten som sysslar med reglering av flygplatsernas säkerhet (dvs. reglering + certifiering + löpande övervakning). Man uppskattar därför att endast cirka 0,5 heltidsekvivalenter (FTE) kan undvaras varje år för reglering av flygplatserna i en ”liten” stat. I genomsnitt utnyttjades med andra ord cirka 54,5 FTE under 2006 i 17 stater för reglering av flygplatsernas säkerhet, dvs. 3,2 FTE/stat. Att anställa samma genomsnittliga antal, dvs. 3,2 FTE, i var och en av staterna inom EU 27+4 skulle leda till **totalt 99 FTE för reglering av flygplatsernas säkerhet på kontinental nivå**.

Cirka 219 FTE utnyttjades för kontroll och övervakning av 701 flygplatser i 17 stater. Därför ( $701/219 = 3,2$ ) krävs det i genomsnitt en enda FTE i en behörig myndighet för certifiering och



övervakning av lite drygt tre flygplatser enligt nuvarande lagstiftning: den siffran, **3,2 flygplatser/inspektör, betraktas som aktuell ”produktivitetsfaktor”** i följande sektioner av denna konsekvensbedömning.

En mycket grov extrapolering av dessa siffror till hela EU 27+4 kan göras genom att man antar cirka 41 flygplatser (som ska certifieras) per stat (dvs. 701/17) och därför 1 271 för hela territoriet. Om man delar den siffran med 3,2 kommer man fram till att antalet nödvändiga FTE är cirka 400.

**Därför kommer följande antaganden att användas i denna konsekvensbedömning som ”baslinje” (dvs. nuvarande situation) mot vilken effekterna av eventuella framtida alternativ bedöms:**

- **99 FTE krävs för regelarbetet enligt nuvarande lagstiftning (dvs. parallellt genomförande av internationella krav i enskilda nationella lagar).**
- **1 FTE krävs för certifiering och övervakning av 3,2 flygplatser enligt de nuvarande reglerna (dvs. kontroll av operationer och ledning vid varje enskild flygplats), vilket betyder 400 FTE i EU 27+4.**

#### *2.3.4 Slutsatser och motivering av EU:s ingripande*

Slutsatsen blir att de identifierade och analyserade problemen motiverar ett ingripande på EU-nivå för att

- förbättra säkerheten på eller nära flygplatser, där under det senaste decenniet cirka 75 procent av alla flyghaverier inträffat och som, enbart i Europa, har krävt 743 liv,
- förbättra säkerheten också vid flygplatser som är öppna för allmänflyget, där det årliga antalet dödsfall är jämförbart med, om inte större än, antalet dödsfall i samband med kommersiell lufttrafik med stora luftfartyg,
- sänka kostnaderna på grund av flyghaverier och incidenter som åtminstone delvis orsakas av flygplatsfaktorer (infrastruktur, utrustning, operationer) inom EU 27+4, vilka kan uppskattas ligga i storleksordningen 1 164 miljoner euro (2006)/år,
- driva på utvecklingen mot ett konsekvent och icke fragmenterat system av säkerhetsregler för EU 27+4, som är tydligt åtskilt från tillhandahållandet av tjänster och från fristående haverikommissioner, samt från andra former av reglering eller offentligt ingripande (t.ex. finansiering),
- basera regelverket på en rättslig grund som är solidare, konsekventare och enhetligare än de regler och standarder som antas och offentliggörs av mellanstatliga organisationer,
- stödja det paneuropeiska SESAR-projektet från start, genom att erbjuda det en enda säkerhetsreglerare att samarbeta med,
- uppnå skalfördelar för arbetet med att reglera flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet, som i dag kräver 99 FTE, i en miljö präglad av strävan att minska kostnaderna för säkerhetsreglering.

## **2.4 Mål och indikatorer**

### *2.4.1 Mål*

Den tänkta utvidgningen av EASA:s system är avsedd att lösa problem i samband med hur arbetet att reglera flygplatsernas säkerhet bedrivs för närvarande och bristen på standardiserade former för övervakning av de behöriga myndigheterna.

De identifierade målen kan delas in i de tre nivåer som normalt tillämpas av kommissionens enheter för konsekvensbedömning:

- **Allmänna mål**, vilket omfattar de övergripande, breda politiska målen.
- **Specifika mål**, vilket är de mer kortfristiga målen för det planerade lagstiftningsinitiativet som kan bidra till att uppnå de allmänna målen. Både de allmänna och de specifika målen påverkas av faktorer som ligger utom kommissionens eller byråns direkta kontroll och som därför ibland kan vara svåra att mäta.
- **Operativa mål**, som är knutna till förslagets avsedda resultat och som därför kan utvärderas eller till och med mätas med lämpliga indikatorer.

Mål och indikatorer för att utvidga EASA:s behörighet till att även reglera flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet presenteras i punkterna 2.4.2–2.4.5.

#### 2.4.2 Allmänna mål

Europeiska kommissionens allmänna mål för samhällsutvecklingen som beskrivs i kommissionens arbetsprogram och den årliga politiska strategin<sup>9</sup>, som i sin tur till stor del bygger på "Lissabonstrategin", är följande:

- Att få Europa på rätt väg mot *välstånd*, vilket förutom att bygga upp en inre marknad (inklusive ökad rörlighet för arbete) som bygger på lojal konkurrens, även omfattar ökad effektivitet för transportsystemen, stöd för SESAR, lägre kostnader för olyckor och incidenter och lägre kostnader för reglering av säkerheten (skal fördelarna från regelarbetet kommer i stort sett att motsvara antalet flygplatser som omfattas av EU:s lagstiftning).
- Att stärka Europas åtagande vad gäller *solidaritet*, vilket inkluderar att erbjuda medborgarna samma skyddsnivå inom hela EU 27+4, inklusive samtliga flygbolag som opererar vid flygplatser "öppna för allmän användning".
- Att stärka medborgarnas *skydd* genom ökad *säkerhet* och också säkra transporter.
- Att föra fram och främja dessa mål utanför EU:s gränser genom *en starkare röst i världen* eller, t.ex. när det gäller EASA-systemet (dvs. EU 27+4, men öppet för fler medlemmar) genom att utsträcka tillämpningen av EU:s lagstiftning till grannstaterna.

#### 2.4.3 Specifika mål

De specifika målen är knutna till specifika lufttransportmål, som också stöds av andra initiativ, såsom skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Mera i detalj anges dessa specifika mål i den vitbok om en europeisk transportpolitik som offentliggjordes 2001 och den granskning efter halva tiden<sup>10</sup> som offentliggjordes 2006. I själva verket är utvidgningen av EASA:s system nära knuten till några av dessa specifika mål, av vilka i första hand följande är tillämpbara i detta sammanhang:

- Tillgång på kostnadseffektiva transportlösningar av god kvalitet för att bidra till fri rörlighet för människor, varor och tjänster utifrån gemensamma regler som tillämpas enhetligt och som omfattar alla luftfartens områden.
- En hög grad av rörlighet som även erbjuds företag, vilket kräver en enhetlig och jämn spelplan för den inre marknaden där inga hinder finns för att etablera eller utöka affärsverksamheter någonstans inom EU 27+4.

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

<sup>10</sup> KOM (2006)0314 slutlig av den 22 juni 2006 – "Hållbara transporter för ett rörligt Europa: Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken", offentliggjord på [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)

- Att främja enhetliga miniminormer för arbetslivet, inklusive ökad utbildning för de anställda.
- Att skydda säkerheten för passagerarna, som i själva verket är den viktigaste målgruppen för det föreslagna initiativet, och för medborgarna, samt att sänka kostnaderna för haverier och incidenter under taxning och stillastående.
- Att öka transportsystemets effektivitet och hållbarhet, vilket inkluderar skalekonomi och kostnadsrationalisering för den offentliga sektor det gäller (t.ex. kontroll av antalet FTE som krävs i den offentliga sektorn, att flytta upp tekniska föreskrifter på nivån för gemenskapsföreskrifter, tillsynsorgan för mindre företag etc.).
- Att introducera innovationer (t.ex. satellitnavigering) som skulle kunna öka skyddet för medborgarna överallt, samtidigt som det sänker kostnaderna för införandet (t.ex. mindre utrustning på marken).
- Att underlätta den tekniska utvecklingen genom att ta bort onödiga hämmande bindande regler.
- Att placera EU bland världsledarna genom att delta i internationella organisationer och genom att utöka tillämpningsområdet för olika delar av EU:s lagstiftning.

#### 2.4.4 Operativa mål

Syftet med att utvidga EASA:s system är naturligtvis nära knutet till de problem som analyserades i punkt 2.3 ovan. Den policy som valts är i själva verket avsedd att åtgärda eller minska effekterna av de befintliga problemen och leda till förbättringar. Det finns också en stark koppling mellan det syftet och ingripandets förväntade effekter, som sedan kan övervakas och utvärderas i efterhand (dvs. genom att besvara frågan "Lyckades vi genom åtgärden förverkliga de mål vi angav inledningsvis?").

De operativa målen är med andra ord knutna till de konkreta åtgärderna i anslutning till den föreslagna EU-åtgärden. Åtgärdernas resultat kan observeras eller till och med mätas och de kan direkt knytas till den utförda åtgärden. I första hand är dessa observerbara/mätbara operativa mål

- ändringar av den europeiska lagstiftarens grundförordning (EG) nr 1592/2002 om EASA,
- offentliggörandet av gemensamma genomföranderegler för flygplatser och för flygplatsoperatörer, samt offentliggörande av gemensamma specifikationer,
- upprättandet av en arbetsorganisation,
- löpande övervakning av flygplatsernas säkerhet,
- upprättande av ett nära samarbete med SESAR,
- att flygplatsoperatörer med ett gemensamt certifikat för drift av flera olika flygplatser kommer ut på marknaden,
- utarbetande och tillämpning av standardiseringsinspektioner på flygplatsområdet.

#### 2.4.5 Indikatorer

Indikatorer kan finnas på tre olika nivåer:

- *Utfallsindikatorer*: uttrycks i termer av den önskade slutgiltiga effekten på samhället. De utgörs i regel av allmänna indikatorer och kan påverkas av många andra indikatorer eller strategier (t.ex. luftfartssäkerheten). I vissa fall kommer det att bli svårt, eller kanske till och med omöjligt, att knyta dessa resultat till en utvidgning av EASA:s behörighet till att även omfatta flygplatser.

- *Resultatindikatorer*: dvs. de omedelbara målen för den föreslagna strategin som måste uppnås för att det allmänna målet ska nås. De uttrycks i direkta och kortfristiga effekter av åtgärderna inom ramen för olika policyalternativ och kan också påverkas av annan policy (t.ex. det gemensamma europeiska luftrummet, som även syftar till att förbättra flygsäkerheten).
- *Effektindikatorer*: dvs. de precisa åtgärder eller direkta effekter som den policy som föreslås i byråns yttrande i ämnet är avsedd att åstadkomma. Resultatet kontrolleras direkt av kommissionen och kan lätt verifieras.

Indikatorer gör det möjligt att övervaka om, och i vilken grad, målen uppnås. Det är viktigt att definiera dem på förhand, eftersom det gör det möjligt att utvärdera effekterna av det föreslagna policyingripandet. Indikatorerna på specifik och generell målnivå är nära knutna till problemen och det förväntade utfallet, medan operativa mål ger enklare och mer observerbara indikatorer, knutna till genomförandet av olika åtgärder. Utfallsindikatorerna som är knutna till de allmänna målen och som föreslås av byrån presenteras i tabell 14:

Identifierade problem	Allmänna mål	Utfallsindikatorer
Behov av att förbättra flygsäkerheten på eller nära flygplatser.	Medborgarnas <i>skydd</i> : transport- och flygsäkerhet.	Säkerheten vid alla flygplatser som är öppna för allmän användning.
Minska kostnaderna för flyghaverier som åtminstone delvis orsakas av flygplatsfaktorer.	<i>Välstånd</i> : minska kostnaderna för flyghaverier som åtminstone delvis orsakas av flygplatsfaktorer.	Kostnaderna för skador som orsakas av haverier och incidenter under taxning och stillastående.
Behovet av att skapa ett enhetligare regelverk för säkerheten.	<i>Starkare röst i världen</i> .	Påverka revideringen av Annex 14 i ICAO-konventionen.
	<i>Utsträcka</i> EASA-systemet bortom EU 27+4.	Nya stater kommer med i EASA.
Behovet av att basera regelverket på en stabil rättslig grund.	<i>Välstånd</i> : bygga upp den inre marknaden och främja rörlighet på arbetsmarknaden.	Operatörer av flera flygplatser växer fram.
		Inrättande av gemensamma kompetenssystem för flygplatsanställda som utför uppgifter knutna till säkerheten.
	<i>Solidaritet</i> : att erbjuda medborgarna samma skyddsnivå inom hela EU 27.	Standardiserad tillämpning av gemensamma regler i hela EU 27 vid så många flygplatser som är rimligt.
Behovet av att stödja SESAR:s regelarbete från start.	<i>Välstånd</i> : stödja SESAR genom att erbjuda organisationen ett tydligt gränssnitt i frågor som gäller säkerhetsregler.	Upprätta ett formellt gränssnitt mellan SESAR och byrån, samtidigt som deras olika roller respekteras.
Behovet av att rationalisera arbetet med reglering av flygplatsernas säkerhet.	<i>Välstånd</i> : sänkta kostnader för reglering av flygplatsernas säkerhet.	Tillämpa EASA:s mekanism för reglering av flygplatssäkerheten med betydligt färre än 90 FTE. Minska behovet av regelarbete på nationell nivå till ett minimum.

**Tabell 14: Identifierade problem, allmänna mål och utfallsindikatorer**

Även de specifika målen kan knytas till de problem som analyserades i punkt 2.3 ovan. De målen, och indikatorerna för att mäta i vilken utsträckning de uppnås, presenteras i tabell 15:

Identifierade problem	Specifika mål	Resultatindikatorer
Behov av att förbättra flygsäkerheten på eller nära flygplatser.	Standardiserad tillämpning av gemensamma regler.	Utökning av standardiseringsinspektionerna till att även omfatta flygplatsområdet.
	Transportlösningar av hög kvalitet.	Tillämpning av ledningssystem av alla stora flygplatsoperatörer.
	Skydda passagerarnas, flygbolagens och medborgarnas säkerhet.	Säkerhetsindikatorer för flygplatser.
Kostnaderna för haverier och incidenter på grund av flygplatsfaktorer.	Minskade kostnader för haverier och incidenter under taxning och stillastående.	Kostnaderna för skador som orsakas av haverier och incidenter under taxning och stillastående.
Behovet av att skapa ett enhetligare regelverk inom säkerhet.	EU-lagstiftningen omfattar alla områden av luftfarten.	Ändring av grundförordningen för att inkludera flygplatser.
	Gemensamma EU-regler för flygplatsernas säkerhet och driftskompatibilitet.	Antagandet av tillämpningsbestämmelser för flygplatser och flygplatsoperatörer.
	Global driftskompatibilitet.	Påverka utvecklingen av Annex 14 i ICAO-konventionen.
	Deltagande i internationella organisationer.	Konstant deltagande i GASR:s aktiviteter.
	Utöka tillämpningsområdet för specifik EU-lagstiftning.	Nya stater kommer med i EASA.
	Bättre standardisering av utformning och tillverkning av flygplatsernas utrustning.	Införande av regler för flygplatsutrustningens utformning och tillverkning.
Behovet av att basera regelverket på en stabil rättslig grund.	Rörlighet erbjuds även företagen.	Införande och utnyttjande av ett gemensamt certifikat för flygplatsoperatörer.
	EU-standarder för bättre utbildning av personal.	Inrättande av gemensamma kompetenssystem för flygplatsanställda som utför uppgifter knutna till säkerheten.
Behovet av att stödja SESAR:s regelarbete från start.	Införa nya operativa koncept och tekniska innovationer (t.ex. satellitnavigering).	Formalisera regelverksgränssnittet.
		Förtydligande av ramverket för certifiering av satellitnavigering.
Behovet av att rationalisera arbetet med reglering av flygplatsernas säkerhet.	Skalfördelar och kostnads-rationalisering i den aktuella offentliga sektorn.	Betydligt färre än 90 FTE av byråns personal för regelarbete, standardisering och säkerhetsanalys för flygplatser.
		Tillgänglig personal på behöriga myndigheter.
	Inkludera tekniska föreskrifter i gemensamma specifikationer och underlätta teknikutvecklingen genom att begränsa antalet onödiga begränsande bindande regler.	Inkludera tekniska föreskrifter i gemensamma specifikationer.
	Ge bedömningsorgan behörighet att certifiera mindre flygplatser och företag.	Ändra grundförordningen för att ge bedömningsorgan sådan behörighet.

**Tabell 15: Identifierade problem, specifika mål och resultatindikatorer**

Slutligen kan de operativa målen knytas till ett antal detaljerade, observerbara eller mätbara effektindikatorer, enligt tabell 16:

Operativa mål	Effektindikatorer
Ändring av grundförordningen för att täcka flygplatser.	Byråns yttrande lämnas till kommissionen.
	Kommissionen antar ett lagstiftningsförslag.
	Första behandling i Europaparlamentet.
	Rådets ståndpunkt.
	Andra behandling av Europaparlamentet.
	Antagande av ändringsförslag.
Offentliggörande av gemensamma genomförandebestämmelser för flygplatser och för flygplatsoperatörer, samt offentliggörande av godtagbara kontrollförfaranden (AMC).	Offentliggörande av första NPA om genomföranderegler för flygplatser.
	Offentliggörande av första NPA om genomföranderegler för flygplatsoperatörer.
	Offentliggörande av första CRD om genomföranderegler för flygplatser.
	Offentliggörande av första CRD om genomföranderegler för flygplatsoperatörer.
	Avge första yttrandet om genomföranderegler för flygplatser.
	Avge första yttrandet om genomföranderegler för flygplatsoperatörer.
	Offentliggöra första uppsättningen gemensamma specifikationer för flygplatser.
Upprättandet av en arbetsorganisation.	Rekrytera personal för att komma upp i fem enheter för regelarbete inom flygledning/flygplatser till 2008.
	Rekrytera personal för säkerhetsanalys av flygplatshändelser.
	Rekrytera personal för standardiseringsinspektioner på flygplatsområdet till 2009.
	Utse externrevisorer som kan delta i standardiseringsinspektioner på flygplatsområdet.
	Flygplatsgemenskapen tas med i SSCC.
	Inrätta en grupp med externa experter som kan utarbeta förslag till genomförandebestämmelser.
	Ackreditering av första bedömningsorganet.
Löpande övervakning av flygplatssäkerheten.	Analys av flygplatssäkerheten tas med i den årliga säkerhetsöversynen från 2008.
Förbindelserna med SESAR	Granskning av SESAR:s förväntade resultat på säkerhetsområdet.
Ett gemensamt certifikat för flygplatsoperatörer	Flygplatsoperatörer med ett gemensamt certifikat för drift av flera olika flygplatser kommer ut på marknaden.
Utarbetande och tillämpning av standardiseringsinspektioner på flygplatsområdet.	Upprättandet av förfaranden för standardisering på flygplatsområdet.
	Planera första serien av standardiseringsinspektioner som även omfattar flygplatsområdet.
	Utföra den första inspektionen som omfattar flygplatser.

**Tabell 16: Identifierade problem, operativa mål och effektindikatorer**

## 2.5 Tillgängliga alternativ

### *2.5.1 Alternativen i den preliminära konsekvensbedömningen*

I den preliminära konsekvensbedömning som nämndes i punkt 1.3.3 ovan och som utfördes 2005 av kommissionens enheter (via ett konsultföretag, ECORYS) angavs fem olika generella alternativ:

- A) "Göra ingenting" (dvs. att inte ändra situationen efter den första utvidgningen av EASA:s funktioner: EASA ansvarar för luftvärdighet, certifiering av flygbesättningar och luftoperationer, behöriga myndigheter utses på nationell nivå med ansvar för flygtrafiktjänster inklusive paneuropeiska leverantörer och flygplatser).
- B) Gradvis utvidga EASA:s system inom reglering, certifiering och standardiseringsinspektioner till områdena flyglednings- och flygtrafiktjänster samt flygplatser.**
- C) Utvidga Eurocontrols mandat i samband med det gemensamma europeiska luftrummet till säkerhetsreglering av flygplatser och även tilldela Eurocontrol uppgifter inom certifiering och standardiseringsinspektioner.
- D) Upprätta en helt ny europeisk byrå för att stödja kommissionens reglering av flyglednings- och flygtrafiktjänster samt flygplatser.
- E) Tilldela det "utvidgade" EASA (enligt alternativ B) ansvaret för att även utföra specifika operativa funktioner inom flygledning (t.ex. flödesplanering).

I konsekvensbedömningen drog konsulten slutsatsen att alternativ B var att föredra utifrån sin analys av de förväntade effekterna. Det alternativet fick också stöd av de tillfrågade intressenterna.

### *2.5.2 Alternativ som beaktas i denna konsekvensbedömning*

Alternativen A, C, D och E ovan behöver därför inte bedömas på nytt i denna konsekvensbedömning. För att verkligen kunna genomföra alternativ B måste emellertid andra viktiga frågor granskas.

NPA 06/2006 innehöll faktiskt nio frågor i detta avseende, samtidigt som man antog att slutmålet var att genomföra det redan motiverade och (av kommissionen<sup>11</sup>) valda alternativ B i 2.5.1 ovan.

Bland de nio frågorna omfattade emellertid fråga nr 2 i själva verket två delfrågor: de föreslagna väsentliga kraven allmänna lämplighet, men också alternativ till kraven på räddnings- och brandbekämpningstjänster (RFFS, Rescue and Fire Fighting Services). I CRD:n hade i själva verket analysen av dessa båda frågor redan separerats. Det totala antalet frågor i NPA:n måste därför anses vara tio. Bland de tio frågorna behöver enligt byråns bedömning fyra inte analyseras ytterligare i samband med konsekvensbedömningen.

I tabell 17 anges dessa fyra frågor, inklusive skälen till att en ytterligare konsekvensbedömning inte anses nödvändig:

---

<sup>11</sup> KOM (2005)0578 slutlig av den 15 november 2005.



Frågor i NPA 06/2006		Skäl för att inte beakta alternativ
Nr	Text	
1	Byrån är intresserad av att veta om de berörda parterna håller med om att fastställandet av särskilda väsentliga krav på gemenskapsnivå är det bästa sättet att bestämma säkerhetsmålen för reglering av flygplatsers säkerhet.	Redan utvärderat av EG genom ECORYS (dvs. jämförelse av alternativ B och alternativ A = "Göra ingenting"). Ingen ytterligare bedömning krävs.
2 om ER	Byrån är intresserad av att få veta om bifogade väsentliga krav faktiskt uppfyller kraven som beskrivs ovan och om de utgör en bra grund för reglering av flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet med tanke på det avsedda syftet.	Kvalitativ bedömning av väsentliga krav. Inga relevanta alternativa lösningar identifierade.
5	Byrån skulle vara intresserad av att få de berörda parternas synpunkter på a) behovet av detaljerade tillämpningsbestämmelser för att underlätta överensstämelsen med de väsentliga kraven i anslutning till de små flygplatsernas fysiska egenskaper och infrastruktur, a) behovet av detaljerade tillämpningsbestämmelser för att underlätta överensstämelsen med de väsentliga kraven i anslutning till de små flygplatsernas drift och ledning, c) relevansen i sammanhanget för den segregering mellan stora och små flygplatser som redan föreslagits i de väsentliga kraven.	En möjlighet som avvisades av det överväldigande flertalet av de berörda parterna. Enda tänkbara alternativet: proportionella krav för alla flygplatser (stora och små). Inte nödvändigt att analysera alternativen. En utförlig konsekvensbedömning kommer att åtfölja alla framtida förslag på genomföranderegler.
6	Byrån skulle vara intresserad av att få de berörda parternas synpunkter på a) behovet av att kräva certifiering för verifiering av överensstämelsen med kraven för de små flygplatsernas fysiska egenskaper och infrastruktur, a) behovet av att kräva certifiering för verifiering av överensstämelsen med kraven för de små flygplatsernas drift och ledning, c) relevansen i sammanhanget för den segregering mellan stora och små flygplatser som redan föreslagits i de väsentliga kraven.	En möjlighet som avvisades av det överväldigande flertalet av de berörda parterna: certifiering ska krävas för alla flygplatser. Inte nödvändigt att analysera alternativa lösningar för små flygplatser.

**Tabell 17: Frågor i NPA 06/2006 vilkas effekter inte behöver analyseras i detalj**

För de återstående sex frågorna kan man däremot föreställa sig alternativa lösningar. De alternativa lösningarna anges i tabell 18 och deras effekter kommer därför att analyseras i detalj i punkterna 2.6-2.10.

Fråga i NPA 06/2006		Avser	Alternativ lösningar		Analys i RIA, punkt
Nr	Fråga		Id.	Beskrivning	
2 om RFFS	Krav för räddnings- och brandbekämpningstjänster (inklusive personalens kompetens).	RFFS-personal	2A	RFFS-anställda regleras generellt och inte särskilt för luftfart.	2.10
			2B	Särskilda kompetenssystem och medicinska krav för RFFS-personal för luftfart.	
			2C	RFFS-personal regleras även genom gemensamma luftfartsregler som förvaltas av behöriga myndigheter, framför allt vad gäller hälsa.	
3	Flygplatser som inte är öppna för allmän användning omfattas av gemensamma regler.	Allmänna regler omfattning	3A	Enbart flygplatser som omfattas av gemensamma EU-regler.	2.6
			3B	Alla flygplatser öppna för allmän användning omfattas av gemensamma EU-regler.	
			3C	Alla flygplatser (även om de inte är öppna för allmän användning eller privata) omfattas av gemensamma EU-regler.	
4 + 9	Reglering av flygplatsernas utrustning.	Flygplatsutrustn.	4A	Flygplatsernas utrustning regleras inte på EU-nivå.	2.7
			4B	Gemensamma EU-regler (dvs. ETSO) för utrustning som inte är "standard" som tillämpas via en förklaring om överensstämmelse från tillverkaren och en kontrollförklaring från flygplatsoperatören.	
			4C	Som 4B, men ingen kontrollförklaring krävs eftersom det är en del av certifieringsprocessen för flygplatsen.	
7	Ett gemensamt ADOC-certifikat.	Certif.-process	7A	Certifieringsprocess (omfattande infrastruktur och ledning) krävs för varje flygplats.	2.8
			7B	Individuella certifikat för infrastruktur och utrustning för varje enskild flygplats, plus organisationscertifikat på företagsnivå för alla företag som driver flera flygplatser.	
			7C	Som 7B, men enbart när "ett gemensamt certifikat" krävs av operatören.	
8	Utvärderingsorganens roll		8A	Akrediterade bedömningsorgan, förutom behöriga myndigheter, har rätt att certifiera och övervaka vissa mindre komplicerade flygplatser. Den sökande bestämmer till vilket certifieringsorgan han vill rikta sin ansökan.	2.9
			8B	Akrediterade bedömningsorgan, förutom behöriga myndigheter, har rätt att certifiera och övervaka alla flygplatser. Den sökande bestämmer till vilket certifieringsorgan han vill rikta sin ansökan.	
			8C	Enbart akrediterade bedömningsorgan har rätt att certifiera och övervaka särskilda mindre komplicerade flygplatser.	
9	Verifiering av överensstämmelse för flygplatsutrustn.	Flygplatsutrustn.	Se rad 4 + 9 ovan.		

**Tabell 18: Frågor i NPA 06/2006 med alternativa lösningar**

## 2.6 Analys av konsekvenserna av de gemensamma EU-reglernas omfattning

### 2.6.1 Alternativ

Följande alternativ för omfattningen av de gemensamma EU-reglerna för flygplatsers säkerhet har beskrivits i punkt 2.5.2 ovan:

- 3A): Enbart flygplatser som betjänar kommersiell lufttrafik omfattas av gemensamma EU-regler.
- 3B): Alla flygplatser öppna för allmänflyget omfattas av gemensamma EU-regler.
- 3C): Alla flygplatser (även om de är privata och inte öppna för allmänflyget) omfattas av gemensamma EU-regler.

### 2.6.2 Målgrupp och antalet berörda organisationer

#### 2.6.2.1 Flygplatser

I den nuvarande upplagan (ändring nr 9 av den 15 juni 2006) av **Annex 14 till ICAO-konventionen** definieras en "flygplats" på följande sätt:

*"Ett område på land eller vatten (inklusive byggnader, installationer och utrustning) som helt eller delvis är avsett för start eller landning av luftfartyg och för manövrering av dessa på marken."*

ICAO:s definition kan eventuellt anses vara för allmän, beroende på tolkningen av ordet "avsett". Om "avsett" betyder "i första hand avsett för", skulle enbart det man i allmänhet menar med en flygplats inkluderas. Men om det betyder "i juridisk mening tillåtet" skulle också ett antal andra vatten- och landområden (t.ex. insjöar i Finland, snöfält i alperna där det är tillåtet att lämna av skidåkare från helikopter, ängar i bergsområden varifrån flygskärmar kan starta, etc.) kunna betraktas som "flygplatser".

Därför har ovanstående definition ändrats i EU:s lagstiftning<sup>12</sup>, genom att man infört begreppet "särskilt inrättat", vilket begränsar antalet platser som omfattas av definitionen av flygplatser.

Bland dessa "särskilt inrättade" landningsplatser finns det till exempel i Slovenien (en "liten" medlemsstat) för närvarande cirka 60 flygplatser, inklusive korta gräsbanor som enbart används av fritidsflyget. I Italien (en "stor" medlemsstat) finns det totalt cirka 400. I genomsnitt kan man anta att det finns cirka 200 "särskilt inrättade" flygplatser per stat (inklusive dem som har den minsta och enklaste banan), vilket betyder cirka 6 000 inom EU 27+4. Man kan också konstatera att praktiskt taget samtliga flygplatser offentliggörs i en officiell luftfartshandbok (AIP, Aeronautical Information Publication) i Frankrike, Tyskland och Sverige: 441, 394 respektive 154. I Italien upptas bara cirka 100 i AIP, men det finns ytterligare 300 "avio-tyor". I Polen, som är en stor stat representativ för Östeuropa finns det 77 flygplatser i AIP. Inom dessa fem stater kan man med andra ord räkna till cirka 1 466 flygplatser. Enligt GD TREN:s

<sup>12</sup> Artikel 2 i Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36-45).

statistiska årsbok för 2006<sup>13</sup>, uppgår befolkningen i dessa fem stater till 249 439 000 personer: det finns med andra ord cirka 5,88 flygplatser per en miljon personer. Enligt samma källa kan den totala befolkningen i EU 27+4 uppskattas till 503 500 000 personer 2006. Om man tillämpar samma kvot, dvs. 5,88 flygplatser per en miljon invånare kan man på detta vis beräkna att det totala antalet flygplatser är cirka 3 000. Det finns inga precisa samlade officiella uppgifter på området. **I denna konsekvensbedömning antas siffran 4 500 flygplatser totalt** (dvs. medelvärdet av 6 000 och 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)

Å andra sidan registrerade enligt statistik från Eurocontrol<sup>14</sup> 42 flygplatser inom EU 27+4 över 50 000 rörelser under 2006 enligt vad som framgår av tabell 19:

<b>Nr</b>	<b>Flygplats</b>	<b>Antal rörelser under 2006</b>
1	Paris/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	Rom/Fiumicino	157 906
9	London/Gatwick	131 914
10	Köpenhamn/Kastrup	129 137
11	Wien	128 773
12	Milano/Malpensa	125 712
13	Zürich	124 189
14	Bryssel	123 736
15	Paris/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	Aten	92 520
24	Helsingfors-Vanda	86 160
25	Prag/Ruzyne	80 164
26	Genève	79 235
27	Hamburg	78 679
28	Köln/Bonn	75 197
29	Stuttgart	75 106
30	Warszawa/Okecie	72 259
31	Berlin-Tegel	68 714
32	Lissabon	68 211
33	Nice	68 198
34	Milano/Linate	64 891
35	Lyon/Sartolas	64 334
36	Edinburgh	62 448
37	Budapest/Ferihegy	62 360
38	Malaga	62 089
39	Birmingham	57 665
40	Las Palmas	57 001
41	London/Luton	55 038
42	Glasgow	52 332

**Tabell 19: Flygplatser med över 50 000 rörelser under 2006**

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

Eftersom trafiken kan förväntas öka stadigt under kommande år kan det totala antalet sådana ”stora” flygplatser, dvs. med mer än 50 000 rörelser per år, beräknas till cirka 50. Men alla flygplatser som är öppna för reguljär kommersiell lufttrafik (som i Europa alltid är internationell på grund av tillämpningen av den ”sjunde friheten”) måste certifieras enligt ICAO:s bestämmelser, inklusive vissa flygplatser (som inte ingår i tabell 19) som betjänar huvudstaden i vissa av EU:s medlemsstater, såsom de baltiska länderna, Bulgarien eller Rumänien.

Ur säkerhetssynpunkt kan dessutom ett enda haveri med ett stort modernt luftfartyg orsaka cirka 100 offer, och därför bör de gemensamma reglerna och regelverket syfta till att minimera sådana tragiska händelser, oavsett den kommersiella lufttrafikens typ eller volym (dvs. regelbunden charter eller linjeluftfart).

Antalet flygplatser som är anslutna till den europeiska grenen av ACI, Airport Council International, är cirka 350 i länderna inom EU 27+4 enligt en sökning på organisationens databas den 2 augusti 2006.

408 flygplatser har en ICAO-kod enligt utkastet (från augusti 2006) av ICAO:s EUR Air Navigation Plan.

I enlighet med artikel 4.1 i rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen offentliggör kommissionen varje år en förteckning över flygplatser som är öppna för kommersiell luftfart i Europeiska unionens tidning. Den senaste förteckningen, som omfattar EU 27, offentliggjordes den 17 november 2006 på sidan 13 i EUT C 279. Ur den kan uppgifterna i tabell 20 härledas:

<b>Flygplatser</b>	<b>Vilkas årliga trafik &gt; 2 milj. passagerare eller &gt; 50 000 ton frakt</b>	<b>1-2 milj. passagerare eller 25 000 – 50 000 ton frakt</b>	<b>Öppna för kommersiell lufttrafik</b>	<b>TOTALT</b>
EU 27 (data från EUT)	95	49	464	608
Uppskattningar för Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz	5	11	76	92
<b>TOTALT</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>540</b>	<b>700</b>

**Tabell 20: Antalet flygplatser som är öppna för kommersiell lufttrafik**

**I denna konsekvensbedömning kommer vi därför att utgå från siffran 700 flygplatser öppna för kommersiell lufttrafik med stora flygplan.**

Men dessutom är det nödvändigt att beräkna antalet flygplatser som är ”öppna för allmän användning”, dvs. även för allmänflyg, taxiflyg eller bruksflygning i frånvaro av kommersiell lufttrafik med stora luftfartyg. Begreppet ”öppen för allmän användning” används allmänt, men har inte definierats av ICAO. I Eurocontrols databas fanns det hur som helst 2 145 flygplatser den 2 augusti 2007, enligt vad som framgår av tabell 21:

Stat	FLYGPLATSER					
	Offentliga	Privata	Militära	Civila/ Militära	Flyg- klubbar	TOTALT
Österrike	32	21	3	0	0	56
Belgien	7	13	17	1	0	38
Bulgarien	5	0	0	0	0	5
Cypern	3	0	1	0	0	4
Tjeckien	67	13	0	2	5	87
Danmark	29	12	1	3	0	45
Estland	9	2	0	0	0	11
Finland	38	44	3	0	0	85
Frankrike	345	51	29	3	13	441
Tyskland	212	176	0	4	2	394
Grekland	38	1	17	2	0	58
Ungern	9	0	0	0	0	9
Island	60	3	0	0	0	63
Irland	18	9	0	0	0	27
Italien	49	29	12	9	0	99
Lettland	3	1	0	0	0	4
Litauen	7	0	0	1	19	27
Luxemburg	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Nederlän- derna	15	0	9	1	0	25
Norge	45	1	7	4	0	57
Polen	8	14	23	0	32	77
Portugal	28	2	7	0	0	37
Rumänien	18	0	0	0	0	18
Slovakien	8	0	1	0	7	16
Slovenien	12	1	0	0	0	13
Spanien	87	3	3	9	0	102
Sverige	29	83	41	1	0	154
Schweiz	11	30	0	1	0	42
Storbritan- nien	72	71	5	0	0	148
<b>TOTALT</b>	<b>1266</b>	<b>581</b>	<b>179</b>	<b>41</b>	<b>78</b>	<b>2145</b>

**Tabell 21: Flygplatser i databasen som tillhör Eurocontrols AIS**

Siffrorna i tabellen ovan motsvarar inte alltid de siffror som presenterades i punkt 2.3.3.3 ovan och som samlats in från medlemmarna i GASR, som konsulterats informellt. Det framgår framför allt att Frankrike planerar att certifiera 70 flygplatser av de 441 flygplatser som finns i AIP, medan Tjeckien verkar sikta på att certifiera 9 flygplatser av de 87 som är kända för Eurocontrol. Slovenien har däremot förklarat sig berett att certifiera 67 flygplatser, medan bara 13 anges i informationstjänsten för luftfarten. Dessutom kan det hända att ovanstående uppgifter varken är kompletta (Bulgarien har t.ex. fem flygplatser i informationstjänsten för luftfarten, medan Österrike, som är ungefär lika stort, har 56) eller bygger på samma definitioner (det är t.ex. känt att Italien, förutom de 99 flygplatserna i AIP, har hundratals "avio-tytor" enligt definitionerna i deras administrativa system<sup>15</sup>).

<sup>15</sup> Offentliggjort på ENAC:s webbplats den 2 augusti 2007: [http://www.enac-italia.it/avioeli/avio\\_00.asp](http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp)



Trots detta ger siffrorna en möjlighet att beräkna antalet flygplatser som är öppna för allmän användning<sup>16</sup>, enligt den definition som föreslås av byrån. Om kommissionen eller lagstiftaren skulle ändra definitionen kan det påverkade antalet naturligtvis komma att ändras.

Därför görs följande antaganden i denna konsekvensbedömning:

- Samtliga 1 266 civila, offentliga flygplatser som för närvarande upptas i AIP (dvs. 1 266) kommer att inkluderas i den gemensamma definitionen av ”öppen för allmän användning”.
- Samtliga de 581 privata flygplatser som redan offentliggjorts i AIP kommer att bestämma sig för att ingå i gruppen flygplatser ”öppna för allmän användning” för att dra till sig mer trafik (övriga privata flygplatser, som inte offentliggörs i AIP, kan välja att inte vara öppna för allmän användning).
- 179 militära flygplatser kommer inte att omfattas av EU-lagstiftningen, men de 41 flygplatser som är öppna för gemensam civil/militär användning kommer att ingå.
- Samtliga de 78 flygplatser som drivs av flygklubbar kommer att välja att vara öppna för allmän användning och kommer då att omfattas av EU:s gemensamma regler (detta innebär med andra ord att välja värsta tänkbara alternativet för denna konsekvensbedömning vad gäller antalet berörda enheter).

Antalet flygplatser som är ”öppna för allmän användning” som anges i AIP är med andra ord  $1\,266 + 581 + 41 + 78 = 1\,966$ . Men eftersom ett stort antal flygplatser som är öppna för allmänflyget inte förekommer i AIP, **uppskattas antalet flygplatser som är ”öppna för allmän användning” och som skulle kunna bli föremål för de föreslagna gemensamma reglerna till cirka (AIP + 50 procent) 3 000.**

I anslutning till de tre alternativ som angavs i 2.6.1 ovan redovisas avslutningsvis det beräknade antalet flygplatser som omfattas av EU:s gemensamma regler i tabell 22:

ALTERNATIV		Beräknat antal flygplatser
Id.	Beskrivning	
3A	Enbart flygplatser som betjänar reguljära kommersiella lufttransporter omfattas av gemensamma EU-regler.	<b>700</b>
3B	Alla flygplatser öppna för allmän användning omfattas av gemensamma EU-regler.	<b>3 000</b>
3C	Alla flygplatser (även privata som inte är öppna för allmän användning) omfattas av gemensamma EU-regler.	<b>4 500</b>

**Tabell 22: Flygplatser som omfattas av EU:s gemensamma regler**

#### 2.6.2.2 Flygplatsoperatörer

Frågan om operatörer som driver flera flygplatser diskuteras i punkt 2.8.

<sup>16</sup> ”Öppen för allmän användning” innebär att användningen av flygplatsens område och utrustning kan planeras av alla befälhavande piloter på en allmän flygning (GAT-flight), antingen eftersom öppningstider och tillgängliga tjänster offentliggörs för allmänheten, eller eftersom en kontaktpunkt från vilken man kan erhålla förhandstillstånd offentliggörs förutom den allmänt tillgängliga flygplatsinformationen, under förutsättning att luftfartyget och pilotens kvalifikationer uppfyller villkor som införts för att garantera säkra operationer.

I denna punkt 2.6 antas därför att det finns en operatör för varje enskild flygplats. I de enklaste fallen som ingår i totalsiffran 4 500 flygplatser i EU 27+4 kan denna operatör till och med vara en enda fysisk person. I mer komplicerade fall kan det vara ett företag med tusentals anställda.

Man bör emellertid observera att byrån i sitt yttrande föreslår att man inför skyldigheten att tillämpa ett formellt ledningssystem (dvs. i huvudsak säkerhets- och kvalitetsledning) enbart för de operatörer som driver flygplatser som betjänar kommersiell linjeluftfart. Effekterna av den tänkbara EU-lagstiftningen på övriga operatörer blir minimala, eftersom de begränsas till att skriva in bästa praxis, som till stor del redan tillämpas i dag, i EU:s regler.

Byrån antar därför att **antalet flygplatsoperatörer som i betydande grad påverkas av lagstiftningsförslaget kommer att vara cirka 700**, dvs. det antal flygplatser som betjänar modern (IFR) kommersiell luftfart med stora luftfartyg. Byrån antar vidare att detta antal inte ändras i de tre angivna alternativen.

### 2.6.2.3 Flygplatsernas markttjänster

Vid varje flygplats som är öppen för kommersiell lufttrafik kan det finnas ett antal företag som utför markttjänster (antingen flygbolagen själva eller företag som är specialiserade på markttjänster) i enlighet med rådets direktiv 96/67/EG<sup>17</sup>. I frånvaro av kommersiell lufttrafik är det tvärtom i regel flygplatsoperatören som har ansvaret för markttjänsterna och det finns ingen lag som ändrar detta. Följande gäller därför enbart alternativ 3A (dvs. de 700 flygplatser som är öppna för kommersiell lufttrafik), där

- vid ”stora” flygplatser med över två miljoner passagerare/år (eller över 50 000 ton frakt/år) fri marknad och konkurrens tillåts för markttjänster,
- vid ”medelstora” flygplatser med över en miljon passagerare (men mindre än två miljoner) eller över 25 000 ton frakt minst två olika företag erbjuder markttjänster,
- ”egenhantering” från lufttransportbolagen tillåts vid ”små” flygplatser öppna för kommersiell luftfart.

Följande antaganden kan därför göras för alternativ 3A:

Antal flygplatser	”Stora”	”Medelstora”	”Små”	TOTALT
	100*	60**	540	700
Genomsnittligt antal markttjänstföretag per flygplats	3,4	2	1 (”egenhantering”)	N.A.
<b>TOTALT</b>	<b>340</b>	<b>120</b>	<b>540</b>	<b>1 000</b>

\* 95 enligt KOM (2006)821 slutlig av den 24 januari 2007 – Rapport från Kommissionen om tillämpningen av rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996.

\*\* 49 enligt samma källa.

**Tabell 23: Beräknat antal markttjänstföretag för alternativ 3A**

<sup>17</sup> Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36–45).

Det antal som beräknas ovan ligger mycket nära det antal som offentliggjordes av kommissionen i bilaga E till ovannämnda KOM (2006)821 av den 24 januari 2007 och som sammanfattas i tabell 24:

<b>Antalet tjänsteleverantörer i EU 15</b>						
<b>Källa: SH&amp;E limited, oktober 2002, återgivet i bilaga E till KOM(2006)821</b>						
<b>Kategori</b>	<b>Tredjepartsleverantörer</b>		<b>Egenhantering</b>		<b>TOTALT</b>	
	<b>Före direktiv 96/67</b>	<b>Efter direktiv</b>	<b>Före</b>	<b>Efter</b>	<b>Före</b>	<b>Efter</b>
Passagerarhantering	89	172	156	145	245	317
Bagagehantering	64	102	55	47	119	149
Frakt- och posthantering	116	155	80	83	196	238
Ramphantering	73	113	62	60	135	173
Bränsle- och oljehantering	78	80	3	10	81	90
<b>TOTALT EU 15</b>	<b>420</b>	<b>622</b>	<b>356</b>	<b>345</b>	<b>776</b>	<b>967</b>

**Tabell 24: Leverantörer av markttjänster i KOM (2006)821**

Man bör emellertid observera att uppgifterna i tabell 24 ovan samlades in 2002 och endast gäller EU 15 (dvs. före 2004) och inte EU 27+4 som denna konsekvensbedömning avser. Ur det perspektivet och fem år senare kan de betraktas som underskattningar. Men å andra sidan beräknades uppgifterna flygplats för flygplats, medan tredjeparts- eller egenleverantörerna mycket väl kan vara verksamma på fler platser än en. Ur det perspektivet måste uppgifterna betraktas som överskattningar. De båda effekterna anses med andra ord mer eller mindre ta ut varandra, så slutsiffran 1 000 betraktas som tillräckligt pålitlig.

**Det totala antalet berörda tjänsteleverantörer beräknas därför till 1 000 i alternativ 3A.** Inga andra tjänsteleverantörer än flygplatsoperatörerna kommer att beaktas i alternativen 3B och 3C.

#### 2.6.2.4 Behöriga myndigheter

De behöriga luftfartsmyndigheter som utsetts av de nationella regeringarna utför i dag två huvuduppgifter i samband med flygplatsernas säkerhet:

- Reglering (dvs. de genomför ICAO:s bestämmelser i den nationella lagstiftningen och integrerar dem).
- Certifiering och övervakning (inbegripet revisioner och inspektioner) av flygplatserna.

Att överföra huvuddelen av regleringsuppgifterna till EASA ingår i lagförslaget. Den andra uppgiften kommer däremot att förbli de lokala myndigheternas ansvar av närhetsskäl. Tanken är inte att EASA ska delta i certifiering och övervakning av flygplatser.

EASA kommer däremot förutom regelarbetet att utföra standardiseringsinspektioner (eller revisioner) av de behöriga myndigheterna. Både byrån och de lokala behöriga myndigheterna kommer att påverkas av den föreslagna lagstiftningen.

I den finns det inget som förhindrar att staterna antingen inrättar gemensamma behöriga myndigheter eller delegerar certifiering och övervakning till en myndighet som inrättats i en grannstat. Det finns emellertid för närvarande inget som tyder på att detta skulle inträffa. Staten kan också besluta att utse behöriga myndigheter på regional nivå. Detta är redan fallet i de tyska delstaterna. I Tyskland kan man därför anta att det kommer att finnas 16 behöriga myndigheter i stället för en. **Mot bakgrund av detta utgår denna konsekvensbedömning från antagandet att det totala antalet myndigheter med behörighet att övervaka flygplatsernas säkerhet på lokal nivå inom EU 27+4 inte kommer att vara cirka 30, utan snarare 46 (31 – Tyskland + 16 delstater) plus byrån.**

#### 2.6.2.5 Sammanfattning av berörda enheter

På grundval av den information som presenterats i punkterna 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 och 2.6.2.4 ovan, kan antalet berörda enheter därför sammanfattas enligt följande:

ALTERNATIV		Beräknat antal			
Id.	Beskrivning	Flygplatser	Flygplatsoperatörer med formell MS	Tjänstleverantörer	Myndigheter
3A	Enbart flygplatser som betjänar kommersiell lufttrafik och omfattas av gemensamma EU-regler.	<b>700</b>	<b>700</b>	<b>1000</b>	<b>46 + Byrån</b>
3B	Alla flygplatser öppna för allmän användning som lyder under gemensamma EU-regler.	<b>3 000</b>			
3C	Alla flygplatser (även om de är privata och inte öppna för allmän användning) som lyder under gemensamma EU-regler.	<b>4 500</b>			

**Tabell 25: Flygplatser som omfattas av EU:s gemensamma regler**

#### *2.6.3 Säkerhetskonskvenser*

Ett bättre regelverk som också utnyttjar tillgängliga resurser på ett rationellare sätt kommer definitivt att bidra till att förbättra säkerheten vid flygplatserna inom ramen för EU:s lagstiftning. Det finns emellertid inga verktyg för att med tillräcklig säkerhet kvantifiera denna framtida effekt på flygplatsernas säkerhetsindikatorer (t.ex. de som anges i punkt 2.3.1 ovan). I kvalitativa termer beräknas emellertid en utökning av EASA:s grundförordning till flygplatser även ge upphov till följande betydande säkerhetseffekter:

- En betydande förbättring av kvaliteten på de behöriga myndigheternas certifierings- och övervakningsuppgifter tack vare byråns standardiseringsinspektioner. Detta kommer att gälla samtliga tre alternativ.

- Förstärkt formell kvalitets- och säkerhetsledning för de större flygplatserna inom hela EU 27+4, vilket innebär en liten förbättring jämfört med alternativ 3A (eftersom de flesta flygplatser som ingår i det alternativet redan har sådana ledningsverktyg).
- Flygplatserna som ingår i alternativ 3B och 3C kommer att vara skyldiga att genomföra åtgärderna för ledning och drift som ingår i kapitel B1 i de väsentliga kraven, även om de inte är skyldiga att införa ett fullständigt och formellt system för säkerhetsledning. Både alternativ 3B och 3C kommer sedan att få en kraftigt positiv effekt på säkerheten. Alternativ 3B omfattar emellertid flygplatser som är ”öppna för allmän användning” och som därför har en trafikvolym som är större än de övriga i alternativ 3C (de senare omfattar också privata flygplatser som inte är öppna för allmän användning). Vad gäller sannolikheten för olyckor kan alternativ 3B därför till och med anses vara bättre än 3C.
- Bättre rättssäkerhet för reglerna som ska tillämpas och tydligare identifiering av tillhörande ansvarsområden och processer för att kontrollera överensstämmelse. Även reglernas kvalitet förbättras genom ett systematiskt samråd med berörda parter (även branschen och operatörerna, förutom myndigheterna) vilket är ett viktigt inslag i EASA-systemet. Detta blir särskilt viktigt för alternativen 3B och 3C, eftersom övervakningen av flygplatserna i 3A normalt sett redan är tillräcklig. Men som framgår av punkten ovan, betjänar de övriga flygplatserna i 3C ett försumbart antal ytterligare passagerare.
- Viss minskad fragmentering av regelverket, eftersom de föreslagna väsentliga kraven innebär att alla parter som har att göra med flygplatsernas säkerhet ska upprätta formella och kontrollerade inbördes gränssnitt. Detta blir mycket viktigt för alternativen 3A och 3B (där sådana gränssnitt finns), men neutralt för alternativ 3C, eftersom dessa mindre landningsbanor varken har flygledning eller kommersiella leverantörer av marktjänster. Man bör emellertid beakta att cirka 1 260 flygplatser redan är certifierade (eller planeras bli certifierade i EU 27+4) för närvarande. Att begränsa detta antal till enbart 700 (enligt EU:s regelverk kan enskilda stater inte införa extra krav, eftersom det kommer att snedvrída konkurrensen) kommer följaktligen att innebära en tillbakagång i fråga om säkerheten för alternativ 3A, som följaktligen måste anses vara mycket negativt i detta avseende.
- EASA kunde främja närvaro och inflytande för staterna i EU 27+4 i ICAO och GASR, vilket i sin tur kunde ge marginella effekter i form av förbättring av deras produkter. Detta kommer i första hand att ske på grund av centralisering av regelarbete och säkerhetsanalys, som är oförändrade i de tre alternativen.
- Att nya stater blir medlemmar av EASA-systemet kommer att bidra till en ökad säkerhet för medborgarna när de flyger ut från nuvarande EU 27+4. Denna tänkbara utvidgning kommer generellt sett att vara beroende av hur attraktivt gemenskapssystemet är, och när det gäller EASA, av hur effektivt dess system är. En utvidgning av EASA:s behörighet till flygplatserna kommer med andra ord att få neutral effekt i detta avseende för samtliga de tre identifierade alternativen.
- Vid de mest komplicerade flygplatserna är myndigheternas övervakning i dag tillräcklig och inkluderar även övervakning av kompetenssystemen för viss personal. I sitt yttrande föreslår byrån emellertid att man inför kompetenssystem för alla anställda som utför uppgifter i anslutning till luftfartssäkerheten på eller i närheten av flygplatser (t.ex. inklusive all personal som har behörighet att utan eskort ha tillträde till färdområdet), vilket kommer att resultera i en viss förbättring för de större flygplatserna (alternativ 3A), där sådana rutiner redan tillämpas i stor utsträckning (t.ex. frivilligt av flygbolagen). Betydligt större blir effekten på alternativ 3B, där man dessutom tar hänsyn till att den ständiga ökningen av trafiken leder till att man mer intensivt utnyttjar vissa ”mindre” flygplatser, medan tillkomsten av mycket lätta jetplan (VLJ, Very Light

Jet) på marknaden kan leda till ökad användning av taxiflyg. Dessa betjänas i själva verket ofta av flygplatser som ingår i alternativ 3B. Av proportionalitetsskäl kommer komplexa kompetenssystem förmodligen inte att införas för de mindre flygplatserna. Därför kommer även effekten för alternativ 3C att bli marginell.

- Slutligen kommer den föreslagna centraliseringen av regelarbetet att leda till att några av de beräknade 99 FTE som för närvarande är upptagna med denna uppgift i länderna som ingår i EU 27+4 frigörs. Ett trettiotal FTE beräknas fortfarande behövas för regelarbetet i de olika länderna (för att täcka flygplatser som inte omfattas av EU:s lagstiftning och för att bidra till utvecklingen av gemensamma regler). Det betyder att cirka 70 (dvs. +17 procent av de 400 som bedöms vara tillgängliga idag) FTE skulle kunna överföras från regelarbete till certifiering och övervakning på nationell nivå. Alla stater fokuserar i dag sina resurser på de största flygplatserna, så för alternativ 3A blir effekten neutral. Å andra sidan blir den betydande för alternativ 3B, där de friställda resurserna skulle kunna utnyttjas. Mängden sådana resurser och den sociala relevansen för de mindre landningsbanorna gör att effekten blir neutral för alternativ 3C.

Genom att tillämpa den metod som beskrevs i punkt 2.1.2 ovan (inklusive en viktningsfaktor på 3 för säkerhetseffekterna) och efter att ha valt tillämpliga resultatindikatorer som är kopplade till de särskilda målen från punkt 2.4.5, kan säkerhetseffekterna för de tre olika alternativen för omfattningen av ändringsförslagen till grundförordningen poängsättas på det vis som framgår av följande tabell 26:

Resultatindikatorer som är relevanta för säkerhetseffekterna för EU-lagstiftningens omfattning	Poäng för alternativen		
	3A	3B	3C
<b>Antalet berörda flygplatser</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Utökade standardiseringsinspektioner	+ 2	+ 2	+ 2
Ledningssystem hos operatörerna av stora flygplatser	+ 1	+ 3	+ 2
Säkerhetsindikatorer för flygplatser	+ 1	+ 1	+ 1
Flygplatser i grundförordningen	- 3	+ 3	0
Införandet av gemensamma genomförandebestämmelser	+ 2	+ 3	+ 2
Utveckling av Annex 14 i ICAO-konventionen	+ 1	+ 1	+ 1
Deltagande i GASR-aktiviteter	+ 1	+ 1	+ 1
Nya stater kommer med i EASA	0	0	0
Kompetenssystem för flygplatspersonal	+ 1	+ 3	+ 1
Personal i behöriga myndigheter för certifiering och övervakning	0	+ 2	0
<b>TOTALT</b>	<b>+ 6</b>	<b>+ 19</b>	<b>+ 10</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 3 för säkerhet)</b>	<b>+ 18</b>	<b>+ 57</b>	<b>+ 30</b>

**Tabell 26: Poäng för säkerhetseffekterna av en utökning av EU:s lagstiftning**

#### 2.6.4 Ekonomiska effekter

##### 2.6.4.1 Byråns standardiseringsinspektioner

En utvidgning av EASA:s standardiseringsinspektioner av de behöriga myndigheterna (redan infört för luftvärdighet) till att även omfatta flygplatsområdet kommer att ske enligt nuvarande generalplan för regelbundna granskningar med en inspektion vartannat år (frekvens = 1 : 2 = 0,5

besök/år). Dessutom kan emellertid särskilda inspektioner utföras under speciella omständigheter. Frekvensen antas därför bli 10 procent högre: 0,55.

Sådana besök varar normalt i fem dagar och utförs av ett team av tre inspektörer, specialiserade på flygplatser<sup>18</sup>. I de dyraste fallen kommer samtliga tre inspektörer att tillhöra EASA. Ett sådant alternativ beaktas i denna konsekvensbedömning. Den genomsnittliga insatsen per inspektionsbesök är följaktligen 5 dagar x 8 timmar x 3 personer = 120 arbetstimmar.

Eftersom frekvensen för besöken per år har beräknats till 0,55 betyder detta (120 x 0,55) att i genomsnitt **cirka 66 arbetstimmar per år krävs för att byrån ska utföra en standardiseringsinspektion hos en enda behörig myndighet under den tvååriga planeringsperioden.**

Enligt förordning 736/2006 kommer emellertid byråns flygplatsinspektörer dessutom att behöva bidra till att utveckla och ändra inspektionsprotokollen och inspektionenkäterna. De måste också bidra till att utarbeta planer, samordna och förbereda besök samt rapportera om resultaten och följa upp alla planer för eventuella korrigerande åtgärder. Antalet nödvändiga årsarbetstimmar som byrån måste avsätta för att standardisera en behörig myndighet uppskattas därför i genomsnitt bli minst 3,5 gånger större (dvs. en vecka för besöket plus 2,5 veckors kontorsarbete i anslutning till det) än de 66 timmar som angavs ovan.

**Därför krävs det i genomsnitt 66 x 3,5 = 231 timmar per år för EASA för standardisering av en behörig myndighet på flygplatsområdet,** vilket omfattar det faktiska besöket och tillhörande kontorsarbete före och efter besöket.

I byråns budget (rubrikerna 1 och 2) för år 2008 är den totala personalkostnaden (löner + administration, men utan resekostnader) cirka 43,8 miljoner euro för i genomsnitt 338 anställda. En FTE i EASA kostar därför cirka 130 000 euro/år om man även tar hänsyn till tillfälligt anställda i klass B, kontraktanställda och extrapersonal. De anställda som i första hand är relevanta för denna konsekvensbedömning utgörs i första hand av tillfälligt anställda i klass A. För dem beräknas kostnaden bli 15 procent högre (dvs. 150 000 euro per år). På ett år (365 dagar) finns det 52 lördagar och ett lika stort antal söndagar. Dessutom måste man beräkna cirka 30 dagars ledighet och 16 allmänna helgdagar. Återstående arbetsdagar är därför 365 – 104 -30 – 16 = 215 dagar. Om man antar 5 dagar för sjukdom och annan frånvaro återstår 210 dagar per år. Om man antar 7,5 arbetstimmar per dag motsvarar detta 1 575 arbetstimmar per år. Vi antar att cirka 20 procent av timmarna tillbringas med rutinuppgifter, planering, rapportering och andra administrativa uppgifter. Antalet ”fakturerbara” timmar är därför cirka 1 260. Kostnaden för en fakturerbar timme blir då (150 000/1 260) i storleksordningen 120 euro för byråns anställda (om man undantar fasta kostnader som enbart gäller för certifieringsaktiviteter och som inte är relevanta för denna RIA). Cirka 25 euro/timme beräknas vara resekostnader, eftersom standardiseringsinspektionerna måste omfatta hela kontinenten, inklusive dess randområden. Den totala kostnaden för en fakturerbar timme för byråns personal antas därför i denna RIA vara cirka 145 euro (inklusive resor).

I detta avsnitt och i hela denna konsekvensbedömning **anses alltså en FTE för byrån motsvara**

- **en genomsnittlig kostnad på 150 000 euro per år, och**

---

<sup>18</sup> Enligt artikel 6.1 i kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 av den 16 maj 2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner, ska byråns inspektionsgrupper utgöras av minst tre personer. En eller två medlemmar kan lånas ut av medlemsstaterna.

- **210 arbetsdagar** och 1 260 fakturerbara timmar till en kostnad av 120 euro + 25 euro för resor per timme.

I punkt 2.6.2.4 ovan har antalet berörda myndigheter uppskattats till 46. Därför kommer byråns årliga kostnader för standardiseringsinspektionerna att utgöra totalt

- 231 timmar x 46 myndigheter = cirka 10 626 fakturerbara arbetstimmar/år,
- detta, delat med 1 260 motsvarar **cirka 9 FTE inom direktoratet för godkännanden och standardisering** (permanent tillstånd efter överföringen), och
- det antalet inspektörer kommer att kräva **ytterligare en sektionschef och en assistent, så antalet FTE blir 11**, vilket ger (x 150 000 euro) en total beräknad kostnad för byrån på cirka 1 650 000 euro/år.

Standardiseringsinspektioner kräver emellertid även en insats från de inspekterade myndigheterna. I genomsnitt kommer de att anställa en samordnare för var och en av de fem dagar som besöket varar (= 37,5 arbetstimmar). Om man multiplicerar 37,5 med frekvensen 0,55 ger det 21 arbetstimmar per år som ska finansieras av varje enskild myndighet. Men även myndigheterna måste fylla i enkäter och producera information. Vi antar därför att de i genomsnitt måste tillbringa dubbelt så mycket tid = 42 arbetstimmar/år med att inspekteras av EASA med avseende på flygplatser. Totalt utgör detta för de 46 myndigheter som berörs

- 42 timmar x 46 myndigheter = cirka 1 932 arbetstimmar/år,
- dvs. cirka 1,5 FTE för hela EU 27+4, och
- om man räknar med en genomsnittlig arbetskostnad på cirka 110 euro (2006) per arbetstimma (0 resekostnader eftersom myndigheterna inspekteras i sina egna lokaler) för samtliga EU 27+4 (vari ingår de nytillkomna staterna) uppgår kostnaden för en FTE till 138 600 euro = cirka 207 900 euro/år för samtliga 46 berörda myndigheter.

Ovanstående beräknade kostnad på cirka 110 euro per timme för myndigheterna motiveras av att data avseende certifiering som är tillgängliga för byrån visar en genomsnittlig kostnad för experter i dessa myndigheter som ligger cirka 9 procent under kostnaden för byråns personal. Och 120 euro (kostnaden som antogs för byrån) – 9 procent ger just cirka 110 euro/timme.

**Kostnaden för att utöka byråns standardiseringsinspektioner till flygplatserna kan alltså sammanfattas på det vis som framgår av tabell 27. Man bör komma ihåg att flygplatsoperatörerna inte är direkt engagerade i denna aktivitet annat än rent tillfälligt.**

Parameter	För byrån	Totalt för 46 behöriga myndigheter	För flygplatsoperatörerna	TOTALT
FTE	11	1,5	0	<b>12,5</b>
1000 €	1 650	208	0	<b>1 858</b>

**Tabell 27: Beräknad kostnad för standardiseringsinspektioner på flygplatsområdet**

Denna kostnad antas förbli konstant, eftersom antalet myndigheter inte kommer att variera mellan alternativen 3A, 3B och 3C.

#### 2.6.4.2 Certifiering av flygplatser



För att bedöma de ekonomiska effekterna av att utvidga grundförordningen om EASA till att även omfatta certifiering av flygplatser bör man först observera att flygplatserna (och deras operationer) redan i dag omfattas av regler på två nivåer:

ICAO:s bestämmelser i annexen till ICAO-konventionen (i första hand Annex 14) och tillhörande dokument eller tekniska manualer.

Nationell lagstiftning om flygplatsernas säkerhet, som normalt byggs upp kring ett genomförande av ovanstående ICAO-bestämmelser.

Enligt gällande ICAO-standard (dvs. punkt 1.4.1 i volym I i Annex 14 som trädde i kraft den 27 november 2003) måste emellertid enbart flygplatser som är öppna för internationell luftfart (vilket brukar tolkas som kommersiell lufttrafik med stora luftfartyg) certifieras. Dessutom rekommenderar ICAO (punkt 1.4.2 i samma dokument) att alla flygplatser som är öppna för allmän användning ska certifieras. Inom EU är alla flygplatser som är öppna för kommersiell lufttrafik också öppna för internationell lufttrafik enligt förordning (EG) nr 2408/1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen. Reglerna om den fria rörligheten för personer inom EU innebär dessutom att alla flygplatser som är öppna för allmän användning också är öppna för det internationella allmänflyget. Distinktionen mellan ”internationell” och ”öppen för allmän användning” som görs i ICAO:s bestämmelser är därför eventuellt inte relevant inom EU enligt den lagstiftning som redan finns.

ICAO:s bestämmelser (standarder + rekommendationer) innebär med andra ord redan en skyldighet att certifiera flygplatser (och tillhörande tjänster). Men ”öppen för allmän användning” har inte definierats av ICAO och det är inte obligatoriskt att tillämpa rekommendationen. För att byrån ska kunna beräkna kostnaderna för förslaget och eftersom det ännu inte finns någon EU-lagstiftning på området är det därför nödvändigt att göra en preliminär bedömning av i vilken utsträckning ICAO:s standard och rekommendation för närvarande tillämpas i staterna i EU 27+4, dvs. beräkna hur många flygplatser som redan certifierats (eller som man planerar att certifiera inom kort).

Utifrån principen om proportionell analys används den information som samlats in via GASR, trots att den inte är fullständig. Antalet flygplatser som certifierats (eller som inom kort kommer att certifieras) enligt punkt 2.3.3.3 ovan, återges i kolumnen längst till höger i tabell 28. Övriga kolumner innehåller några av uppgifterna från tabell 21 i punkt 2.6.2.1 ovan.

Stat	FLYGPLATSER					
	Offentliga	Privata	Civila/ militära	Flyg- klubbar	TOTALT	Rapporteras som certifierade*
Belgien	7	13	1	0	38	6
Rep. Tjeckien	67	13	2	5	87	9
Danmark	29	12	3	0	45	36
Estland	9	2	0	0	11	11
Finland	38	44	0	0	85	28
Frankrike	345	51	3	13	441	70
Irland	18	9	0	0	27	28
Italien	49	29	9	0	99	50
Lettland	3	1	0	0	4	8
Nederländerna	15	0	1	0	25	14
Portugal	28	2	0	0	37	50
Rumänien	18	0	0	0	18	33
Slovakien	8	0	0	7	16	8
Slovenien	12	1	0	0	13	67
Spanien	87	3	9	0	102	42
Sverige	29	83	1	0	154	99
Storbritannien	72	71	0	0	148	142
<b>TOTALT</b>	<b>834</b>	<b>334</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>1350</b>	<b>701</b>

\* eller som inom kort kommer att certifieras av medlemmar i GASR:s arbetsgrupp.

### Tabell 28: Jämförelse mellan certifierade flygplatser och det totala antalet flygplatser

Av tabell 28 ovan framgår först och främst att 17 stater redan har certifierat (eller inom kort planerar att certifiera) 701 flygplatser. Om man ser till de återstående staterna i EU 27+4 för vilka inga data finns tillgängliga, och eftersom  $31 = 17 + 80\%$ , beräknas  $701 + 80\% = 1\,260$  flygplatser för närvarande vara certifierade (eller inom kort komma att vara certifierade) inom EU 27+4.

Siffran 1 260 är betydligt högre än de 700 flygplatser som angavs i alternativ 3A. Man måste därför anta att det alternativet inte kommer att medföra några ytterligare kostnader för någon för certifiering av flygplatser.

Eftersom vi räknade med 3 000 flygplatser i punkt 2.6.2.1 ovan enligt alternativ 3B, bör eventuellt ytterligare 1 740 flygplatser (dvs.  $3\,000 - 1\,260$  som redan är certifierade) certifieras. Dessa 1 740 flygplatser är emellertid de enklaste bland de totalt 3 000. Den insats som krävs för att certifiera dem (och för den årliga övervakningen) kan sedan beräknas till i genomsnitt två inspektörer från den behöriga myndigheten som inspekterar anläggningen under två dagar (= 4 arbetsdagar = 30 arbetstimmar). Denna siffra kan sedan multipliceras med 4 för att alla förberedelse- och uppföljningsaktiviteter före och efter besöket, t.ex. det kontorsarbete som bedömdes nödvändigt för att förbereda och följa upp EASA:s standardiseringsbesök ska tas med i beräkningen. För certifiering av en enda flygplats bör den behöriga myndigheten med andra ord avsätta i genomsnitt  $30 \times 4 = 120$  arbetstimmar. För totalt 1 740 flygplatser ger detta  $208\,800$  arbetstimmar = (delat med 1 260) cirka 165 FTE. De sociala aspekterna av detta antal diskuteras i punkt 2.6.7. Ur ekonomisk synpunkt antas en FTE för samtliga länder i EU 27+4 (inklusive de nya medlemsstaterna) i genomsnitt kosta 138 600 euro. **Den totala kostnaden för**

**myndigheterna för certifiering av de ytterligare flygplatserna i enlighet med alternativ 3B beräknas därför bli 165 x 138 600 = 22 869 000 euro.**

För flygplatsoperatörerna beräknas insatsen till en person x två dagar under inspektionsbesöket (dvs. två arbetsdagar = 15 timmar), plus tre dagar för att samla in och skicka information till myndigheten: totalt 5 dagar = 37,5 timmar. Detta, multiplicerat med 1 740 flygplatser, ger totalsiffran 65 250 arbetstimmar, dvs. cirka 52 FTE. I pengar och om man antar samma kostnader som för myndigheterna på 138 600 euro, blir **kostnaden för flygplatsoperatören per år i alternativ 3B totalt 7 207 200 euro.**

I alternativ 3C är de berörda flygplatserna (dvs. de tillkommande 1 500 jämfört med alternativ 3B) till och med mindre komplexa. Byrån antar därför att insatsen för varje tillkommande flygplats kunde vara i storleksordningen 3/4 av det uppskattade värdet för alternativ 3B. Detta ger följande:

- 90 arbetstimmar per flygplats för den behöriga myndigheten.
- 28 timmar för flygplatsoperatören.

I alternativ 3C gäller då följande för myndigheterna: 135 000 arbetstimmar förutom de 208 800 som beräknades för alternativ 3B; totalt 343 800 timmar, dvs. cirka 273 FTE, vilket representerar en beräknad kostnad på 37 674 000 euro per år.

För flygplatsoperatörerna skulle den beräknade merkostnaden bli 28 x 1 500 = 42 000 arbetstimmar som ska läggas till de 65 250 som beräknas för alternativ 3B, vilket ger totalt 107 250 timmar, dvs. cirka 85 FTE och 11 730 000 euro.

**Den ytterligare kostnaden för certifiering av flygplatser på grund av utvidgningen av byråns behörighet** till flygplatser och med beaktande av att byrån själv inte kommer att utföra denna aktivitet direkt, kan sammanfattas på det vis som framgår av tabell 29:

Parameter	För byrån	Totalt för 46 behöriga myndigheter	För flygplatsoperatörerna	TOTALT
<b>Alternativ 3A = 700 flygplatser</b>				
FTE	0	0	0	<b>0</b>
1000 €2006	0	0	0	<b>0</b>
<b>Alternativ 3B = 3 000 flygplatser</b>				
FTE	0	165	52	<b>217</b>
1000 €2006	0	22 869	7 207	<b>30 076</b>
<b>Alternativ 3C = 4 500 flygplatser</b>				
FTE	0	273	85	<b>358</b>
1000 €2006	0	37 674	11 730	<b>49 404</b>

**Tabell 29: Beräknade ytterligare kostnader för certifiering av flygplatser**

#### 2.6.4.3 System för säkerhets- och kvalitetsledning

Enligt den föreslagna lagstiftningen kommer de ”stora” flygplatsernas operatörer inte bara att bli föremål för certifiering. De kommer dessutom att behöva tillämpa ett säkerhets- och kvalitetsledningssystem som omfattar samtliga flygplatsoperatörens interna procedurer på det

vis som beskrivs i flygplatsmanualen och som syftar till ständig förbättring baserat på en löpande insamling och analys av säkerhetsuppgifter.

Det bör återigen påpekas att certifierade flygplatsoperatörer, enligt punkt 1.5.3 i Annex 14 till ICAO-konventionen (ändring 8 som trädde i kraft den 23 november 2006), är skyldiga att tillämpa ett säkerhetsledningssystem som åtminstone

- a) identifierar säkerhetsrisker;
- b) garanterar att de åtgärder som krävs för att bibehålla en acceptabel säkerhetsnivå vidtas;
- c) erbjuder löpande övervakning och regelbunden utvärdering av de uppnådda säkerhetsnivåerna, och
- d) syftar till ständig förbättring av den totala säkerhetsnivån.

EASA:s yttrande i frågan inkluderar inte bara ovanstående föreskrifter från ICAO i del B av de föreslagna väsentliga kraven, utan det innehåller dessutom uttryckliga krav på att flygplatsoperatören ska samarbeta i organiserade former med andra relevanta organisationer för att säkra en fortsatt överensstämmelse med de väsentliga kraven för flygplatser. Dessa organisationer inkluderar, men är inte begränsade till, flygbolag, leverantörer av flygtrafiktjänster, leverantörer av marktjänster och andra organisationer vilkas aktiviteter eller produkter kan påverka luftfartygens säkerhet.

Den föreslagna EU-lagstiftningen kommer med andra ord att medföra en viss utökning av säkerhetsledningssystemets ansvarsområde för en certifierad operatör av en ”stor” flygplats (dvs. de 700 flygplatserna i alternativ 3A) till att även omfatta gränssnitten mot andra organisationer vilkas aktiviteter kan påverka luftfartssäkerheten på eller nära flygplatsen. Bland dessa övriga organisationer är flygbolagen och leverantörerna av flygtrafiktjänster redan skyldiga att ha sådana ledningssystem genom bestämmelserna i annan lagstiftning. För dem kommer byråns förslag följaktligen inte att medföra några ytterligare kostnader. Däremot kommer det att påverka de 1 000 leverantörerna av marktjänster, vilkas antal har beräknats i punkt 2.6.2.3 ovan.

I sina riktlinjer för en beräkning i förväg av kostnaderna anger kommissionen emellertid att när det gäller skyldigheter som redan införts internationellt ska enbart kostnaden för de ytterligare krav som införs genom den föreslagna EU-lagstiftningen beaktas. I det här aktuella fallet kan ”ursprunget” till kravet på säkerhetsledningssystem till 95 procent tillskrivas ICAO och endast de återstående fem procenten (dvs. de kontrollerade gränssnitten) kan tillskrivas den föreslagna EU-lagstiftningen. För de 700 flygplatserna i alternativ 3A antar vi därför att detta kommer att utgöra en ytterligare kostnad på cirka 5 procent jämfört med den nuvarande kostnaden för säkerhets- och kvalitetsledning. Om man antar att i genomsnitt 3 FTE kunde avsättas för säkerhets- och kvalitetsledning per flygplatsoperatör skulle denna ytterligare insats för varje flygplats motsvara 0,15 FTE, dvs. cirka 190 arbetstimmar och 20 790 euro/år. **För de 700 berörda flygplatserna utgör detta cirka 105 FTE och således cirka 14 553 000 euro/år.**

Vi antar att ungefär samma insats (dvs. cirka 100 FTE) kommer att krävas av de 1 000 **leverantörerna av marktjänster** för att uppfylla samma krav. För dem antar vi en arbetskostnad som är 10 procent lägre än för flygplatsoperatörerna (dvs. 124 740 euro/FTE), vilket ger en total kostnad på **12 474 000 euro/år**. Inga ytterligare kostnader kan förväntas för detta, vare sig för den behöriga myndigheten eller byrån.

Men i de väsentliga kraven som bilagts EASA:s yttrande föreslås dessutom att man undantar de flygplatser som inte betjänar kommersiell lufttrafik från kravet på säkerhets- och kvalitetsledningssystem. Dessa segregationskriterier fick också ett brett stöd av de berörda parterna, vilket framgår av tabell 30:

Segregationsparameter	Parternas reaktion	Byråns ståndpunkt
Flera än fem personer krävs för drift av flygplatsen.	Inget stöd.	Föreslås ej.
Öppna för instrumentflygning eller på natten.	Många av parterna ansåg att IFR-operationer är mer komplicerade än VFR.	Föreslås som en segregationsparameter i yttrandet, eftersom linjeluftfarten opererar under IFR.
Över 50 000 rörelser per år.	De berörda parterna påpekade att eftersom antalet olyckor är mycket lågt, medan en enda olycka med ett stort luftfartyg kunde leda till 100 dödsfall är flygplatsens storlek viktigare än frekvensen.	Byrån föreslår att man använder förekomsten av kommersiell lufttrafik (vilket inkluderar frekvent chartertrafik) som ett segregationskriterium. Detta gäller inte taxiflyg, som kan drivas med små luftfartyg.
MTOM > 10 t eller certifierat antal platser för minst 19 passagerare.		Inget kriterium krävs för närvarande. Kan eventuellt användas i framtiden med hänvisning till 5,7 t MTOM <sup>19</sup> .

**Tabell 30: Segregationskriterier**

Detta betyder att de extra 2 300 (dvs. 3 000 – 700 i alternativ 3A) flygplatserna i alternativ 3B enligt byråns bedömning kommer att slippa kostnaderna för ett formellt säkerhets- och kvalitetsledningssystem med tillhörande manual. I punkt 2.6.4.2 ovan beräknade vi att cirka 1 260 redan har certifierats (eller ska certifieras) i EU 27+4 enligt ICAO-kraven. De måste med andra ord ha ett komplett säkerhetsledningssystem på plats i dag. Eftersom byrån tänker föreslå att man begränsar denna skyldighet till enbart 700 flygplatser (i linje med ICAO:s standard men utan att tillämpa den icke obligatoriska, rekommenderade rutinen) bör det påpekas att kostnaden för 560 (dvs. 1 260 – 700) flygplatser i alternativ 3B faller bort. För sådana medelstora/små flygplatser beräknas besparingen på grund av det slopade kravet på säkerhets- och kvalitetsledningssystemet till enbart 0,5 FTE, vilket betyder 630 arbetstimmar per år och 69 300 euro (2006)/år.

<sup>19</sup> Denna tröskel anges i kapitel I i Annex VI till ICAO-konventionen och används i del II i kapitel 4 och i rubriken till del III i Annex 8 samt i standard 2.6.2 i Annex 14. Samma tröskel tillämpas av byrån i dess "CS-definitioner" och används för att segregera stora och små flygplatser i luftvärdighetssyfte.

Eftersom denna kostnad försvinner i alternativ 3B för 560 flygplatsoperatörer sparas 280 FTE, dvs. 38 808 000 euro/år. För samma alternativ antas att inga leverantörer av markttjänster kommer att beröras i någon märkbar omfattning, eftersom dessa flygplatser tar emot betydligt färre än en miljon passagerare per år. Denna vinst kommer emellertid att minskas av de 105 FTE som krävs för flygplatsoperatörerna och de 14 553 000 euro/år som redan beräknats, eftersom alternativ 3B omfattar de 700 som ingick i 3A. Sammanfattningsvis kommer alltså **nettovinsten med alternativ 3B för flygplatsoperatörerna att bli:**

- $+105 - 280 = -175$  FTE,
- $14\,553 - 38\,808 = -24\,255\,000$  euro/år.

För leverantörerna av markttjänster blir effekten densamma som den som redan beräknats för alternativ 3A.

För alternativ 3C blir utfallet neutralt för de tillkommande 1 500 flygplatserna, eftersom säkerhets- och kvalitetsledningssystem för närvarande inte tillämpas vid dessa mindre flygfält och det inte heller är realistiskt att anta att det kommer att ske i framtiden. Nettoresultatet blir med andra ord detsamma som redan beräknats för 3B.

**Den ytterligare (eller sänkta) kostnaden för formell säkerhets- och kvalitetsledning på flygplatser i anslutning till de väsentliga krav som föreslås av byrån kan sammanfattningsvis beräknas enligt uppställningen i tabell 31:**

Parameter	För byrån och myndigheterna	För flygplatsoperatörerna	För leverantör av markttjänst	TOTALT
<b>Alternativ 3A = 700 flygplatser</b>				
FTE	0	105	100	<b>205</b>
1000 €2006	0	14 553	12 474	<b>27 027</b>
<b>Alternativ 3B = 3 000 flygplatser</b>				
FTE	0	- 175	100	<b>- 75</b>
1000 €2006	0	- 24 255	12 474	<b>- 11 781</b>
<b>Alternativ 3C = 4 500 flygplatser</b>				
FTE	0	- 175	100	<b>-75</b>
1000 €2006	0	-24 255	12 474	<b>-11 781</b>

**Tabell 31: Beräknad ytterligare (eller sänkt) kostnad för säkerhets- och kvalitetsledning**

#### 2.6.4.4 Kostnaderna för skador under taxning och stillastående

Det finns i dag inga pålitliga verktyg för att exakt bedöma de kvantitativa effekterna av ny lagstiftning. Därför är det mycket svårt att göra några prognoser om det ekonomiska utfallet. I punkt 2.6.3 ovan drog vi emellertid slutsatsen att alla tre alternativen påverkade säkerheten positivt, att effekterna av alternativ 3C var nästan dubbelt så goda som för 3A och att 3B var tre gånger så bra som 3A. I punkt 2.3.1.9 drog vi dessutom slutsatsen att kostnaden för flyghaverier och tillbud på grund av flygplatsfaktorer (infrastruktur, utrustning, drift) i EU 27+4 totalt uppgår till cirka 1 164 miljoner euro (2006)/år.

Vi antar därför att eftersom alternativ 3A ger säkerhets fördelar kan dess tillhörande ekonomiska effekt inte beräknas till noll. Å andra sidan gör vi en mycket försiktig beräkning och antar enbart en vinst på en procent, vilket innebär en vinst vad gäller uteblivna skador i storleksordningen 11 640 000 euro (2006)/år.

Eftersom alternativ 3C bedöms vara minst dubbelt så bra vad gäller säkerhetseffekten antar vi en vinst på 2 procent för det alternativet, vilket, även om det fortfarande är en mycket försiktig beräkning, betyder 23 280 000 euro (2006)/år i uteblivna kostnader.

Slutligen beräknas vinsten för alternativ 3B, som var tre gånger så bra som 3A, till  $11\,640 \times 3 = 34\,920\,000$  euro/år.

#### 2.6.4.5 Gemensamma regler

Den föreslagna nya lagstiftningen kan betraktas som ett sätt att skapa en rättslig grund för ett gemensamt genomförande av ICAO:s bestämmelser i EU 27+4 och ersätta den nationella lagstiftningen på detta område. Detta kommer i huvudsak att ske genom antagandet av gemensamma genomföranderegler och gemensamma specifikationer i förekommande fall.

Eftersom antalet FTE för standardisering redan har beräknats i punkt 2.6.4.1 ovan, kan vi anta att antalet FTE som krävs av EASA för regelarbete inom flygplatssektorn är 6 (1 chef + 4 handläggare + 1 assistent). Ytterligare 2 FTE behövs för att stödja regelarbetet med en tillräcklig analys av flygplatsernas säkerhetsdata och med säkerhetsforskning.

**Den ytterligare insatsen i byrån** (förutom vad som redan beräknats för standardiseringen i punkt 2.6.4.1 ovan) **bör då beräknas motsvara totalt 8 FTE = 1 200 000 euro/år.**

I punkt 2.3.3.3 ovan beräknades emellertid att 99 FTE sysselsätts med regelarbete i hela EU 27+4 i dag. Centraliserat regelarbete kommer enligt byråns åsikt att frigöra

- cirka 30 procent av de resurserna i alternativ 3A, eftersom många flygplatser kommer att förbli under nationella regler i det alternativet; besparingen motsvarar cirka 30 FTE och sedan 4 158 000 euro/år,
- cirka 60 procent av resurserna i alternativ 3B, vilket täcker samtliga flygplatser som är öppna för allmän användning, dvs. en besparing på 60 FTE, vilket motsvarar 8 316 000 euro/år; cirka 40 FTE kommer fortfarande att krävas nationellt för att utveckla säkerhetsregler för flygplatser som ligger utanför EU-lagstiftningens tillämpningsområde, eller för att utarbeta genomförandeåtgärder på nationell nivå för flygplatsens närområde; vissa resurser kan också komma att avsättas för att bidra till regelarbetet inom EASA-systemet, som de också lyder under,
- cirka 70 procent av insatsen när det gäller alternativ 3C (dvs. 70 FTE = 9 702 000 euro/år); även i det här fallet antas i själva verket cirka en FTE per stat krävas för att bidra till att utveckla de gemensamma reglerna.

Inga ytterligare kostnader beräknas för flygplatsoperatörerna. En viss ekonomisk vinst, som inte tas upp här, kan däremot uppkomma genom centralisering av regelarbetet även för dem (dvs. genom att de deltar i processen genom föreningar på kontinental nivå, kontakter med endast en reglerande myndighet och en gemensam uppsättning regler). Samma marginella vinst (dvs. en gemensam uppsättning regler för alla flygplatser som är öppna för allmän användning inom EU 31+4) skulle kunna uppkomma för flygbolagen.

**Att centralisera regelarbetet kommer följaktligen att leda till besparingar på 4 158 000 (alternativ 3A), 8 316 000 (3B) eller 9 702 000 euro (3C) på nationell nivå, mot 1 200 000 euro i ytterligare kostnader för byrån. Under alla omständigheter kommer det att uppkomma en samhällsekonomisk vinst.**

#### 2.6.4.6 Kompetenssystem för flygplatsernas personal

Säkerhetsvinsterna som diskuteras ovan kommer också att uppkomma genom bättre, och bättre tillämpade, kompetenssystem för den personal vars aktiviteter kan påverka luftfartens säkerhet på eller i närheten av flygplatserna.

När det gäller **alternativ 3A** beräknas sådan personal i genomsnitt utgöra 70 personer för var och en av de 700 berörda flygplatserna (inklusive leverantörer av marktjänster). Bland dessa 700 flygplatser är det i själva verket bara 160 som registrerar över 1 miljon passagerare per år, vilket framgår av punkt 2.6.2.3 ovan. För dem kan hundratals anställda beröras. Aéroport de Paris driver till exempel 14 flygplatser med cirka 10 000 anställda (dvs. cirka 700 personer per flygplats, men inklusive marksidan och tjänster som inte direkt påverkar flygsäkerheten). Men för övriga 540 flygplatserna antas antalet säkerhetsrelaterad personal inte komma att överstiga 50 personer. Därefter antar vi att den extra insatsen för deras utbildning kommer att ligga i storleksordningen en dag per år per person =  $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$  dagar/år = 367 500 arbetstimmar (290 FTE). Den totala kostnaden för dem blir följaktligen cirka  $124\,740 \text{ euro} \times 290 \text{ FTE} = \mathbf{36\,175\,000 \text{ euro (2006)/år}}$ .

För **alternativ 3B** är organisationen i de tillkommande flygplatserna i genomsnitt ännu mindre. Därför antas i genomsnitt 10 berörda anställda per tillkommande flygplats. Detta ger för 2 300 flygplatser (dvs. 3 000 – de 700 som redan beaktades i 3A), om man följer samma resonemang som ovan, 10 personer  $\times$  2 300 flygplatser  $\times$  1 dag = 23 000 dagar totalt, vilket innebär 172 500 årsarbetstimmar (dvs. 137 FTE) för erhållen utbildning, vilket utgör en kostnad på 17 089 000 euro/år. Denna kostnad tillkommer utöver den som beräknades för alternativ 3A. Kostnaden för alternativ 3B beräknas därför bli  $36\,175 + 17\,089 = \mathbf{53\,264\,000 \text{ euro/år}}$ .

I **alternativ 3C** ingår de mycket små flygplatserna. Därför antas endast 3 personer per ytterligare flygplats (för samtliga 1 500), vilket ger 4 500 anställda, 33 750 årsarbetstimmar (cirka 27 FTE) för erhållen utbildning och 3 368 000 euro/år ytterligare jämfört med alternativ 3B. Sammanfattningsvis  $53\,264\,000 + 3\,368\,000 = \mathbf{56\,632\,000 \text{ euro/år}}$  i total årlig kostnad.

#### 2.6.4.7 Tekniska föreskrifter i gemensamma specifikationer

Om man lägger huvuddelen av de detaljerade tekniska föreskrifterna på gemensam specifikationsnivå kommer även det att ge ekonomiska vinster, t.ex.

- förenklat (och därför billigare) förfarande för antagande och administrering,
- möjlighet att delegera till frivilliga branschstandarder, vilket innebär lägre kostnader för skattebetalarna,
- snabbare ändringar när tekniken utvecklas och därför färre hinder för nya produkters marknadstillträde,



- ökad flexibilitet under certifieringsprocessen och därmed färre arbetstimmar som går åt i förhandlingar mellan regleringsorganet och den reglerade organisationen.

Det är emellertid mycket svårt att kvantifiera ovanstående vinster på ett enkelt sätt. Att använda en ekonometrisk modell skulle å andra sidan betraktas som oproportionellt. Därför kvantifieras dessa ekonomiska effekter inte i denna konsekvensbedömning.

#### 2.6.4.8 Sammanfattning av ekonomiska effekter

På grundval av slutsatserna i föregående punkter 2.6.4.1-2.6.4.7 kan de ekonomiska effekterna av de tre alternativen för omfattningen av EU:s lagstiftning jämföras på det sätt som framgår av sammanställningen i tabell 32:

<b>Beräknad kostnad för EU-lagstiftningens omfattning</b>	<b>Tusentals euro (2006)/år</b>		
	<b>3A</b>	<b>3B</b>	<b>3C</b>
<b>Antalet flygplatser</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Utökade standardiseringsinspektioner	1 858	1 858	1 858
Flygplatser i grundförordningen (dvs. certifiering)	0	30,076	49 404
Ledningssystem hos operatörer av stora flygplatser	27 027	-11 781	-11 781
Kostnaderna för skador under taxning och stillastående	- 11 640	- 34 920	- 23 280
Införandet av gemensamma genomföranderegler	- 4 158	- 8 316	- 9 702
Kompetenssystem för flygplatsernas personal	36 175	53 264	56 632
Byråns personal för regelarbete och säkerhetsanalys	Redan medräknat ovan		
Personal i behöriga myndigheter för certifiering och övervakning			
Tekniska föreskrifter i gemensamma specifikationer	Ej beräknat		
<b>TOTALT</b>	<b>49 262</b>	<b>30 181</b>	<b>63 131</b>

**Tabell 32: Sammanfattning av ekonomiska effekter av omfattningen av EU:s lagstiftning**

Man kan konstatera att alternativ 3C kommer att bli det dyraste, medan 3B är billigast.

De ekonomiska villkoren i tabell 32 ovan kan sedan omräknas till poäng:

Resultatindikatorer som är relevanta för den ekonomiska effekten av EU-lagstiftningens omfattning	Poäng för alternativen		
	3A	3B	3C
<b>Antalet flygplatser</b>	<b>700</b>	<b>3 000</b>	<b>4 500</b>
Utökade standardiseringsinspektioner	- 3	- 3	- 3
Flygplatser i grundförordningen (dvs. certifiering)	0	- 2	- 3
Ledningssystem hos operatörer av stora flygplatser	- 2	2	2
Kostnaderna för skador under taxning och stillastående	1	3	2
Införandet av gemensamma genomföranderegler	1	2	3
Kompetenssystem för flygplatsernas personal	- 1	- 2	- 3
Byråns personal för regelarbete, standardisering och säkerhetsanalys	0	0	0
Personal i behöriga myndigheter för certifiering och övervakning	0	0	0
Tekniska föreskrifter i gemensamma specifikationer	0	0	0
<b>TOTALT</b>	<b>- 5</b>	<b>0</b>	<b>- 2</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 2 för ekonomisk effekt)</b>	<b>- 10</b>	<b>0</b>	<b>- 4</b>

**Tabell 33: Poäng för de ekonomiska effekterna av EU-lagstiftningens omfattning**

### 2.6.5 Miljöeffekter

Inget i det analyserade lagförslaget syftar till att öka trafiken, bygga ny infrastruktur eller mjuka upp miljöbestämmelserna. Effekten av samtliga tre behandlade alternativ måste därför betraktas som neutral vad gäller miljöaspekterna.

### 2.6.6 Sociala effekter

Tre huvudeffekter kan tänkas uppkomma när förslaget att utvidga EASA:s behörighet till flygplatserna väl har antagits:

- Det systematiska samrådet med berörda parter, som är en integrerad del av EASA:s system, kommer omedelbart att utsträckas till att även gälla flygplatser. Till att börja med kommer representativa organ att inkluderas i de rådgivande säkerhetskommittéerna (SSCC, Safety Standards Consultative Committee), därefter kommer expertgrupper och även offentliga samråd genom NPA:er. Detta kommer rent allmänt att bidra till att utveckla bättre regler, men också att öka solidariteten bland de berörda medborgarna och erbjuda en mycket stabil bas för att hävda Europas synpunkter på global nivå.
- Ökad kompetens för den personal som utför uppgifter som skulle kunna påverka luftfartens säkerhet på eller nära flygplatserna, eftersom största delen av den totala kostnad som beräknades i 2.6.4.8 ovan för de tre alternativen verkligen går till att öka personalens yrkeskompetens. För alternativ 3B blir det ekonomiska värdet av ökad utbildning och bättre kvalifikationer ännu större än den totala kostnaden (på grund av besparingar på annat håll). I sociala termer kommer förslaget därför att förbättra sysselsättningens kvalitet i hela EU 27+4 samt öka EU-systemets konkurrenskraft.
- Slutligen kommer den föreslagna centraliseringen av regelarbetet att leda till att vissa FTE som för närvarande är upptagna med denna uppgift friställs i EU 27+4 som helhet, men detta är det enda fallet där mindre personal krävs. Tvärtom medförde beräkningarna i olika punkter i föregående ekonomiska beräkning även fler FTE. Detta sammanfattas i tabell 34:

FTE	Byrån	Myndig- heterna	Flygplats- operatörer	Leverantör av markttjänster	TOTALT
<b>Alternativ 3A = 700 flygplatser</b>					
Standardisering	11	2	0	0	<b>13</b>
Certifiering	0	0	0	0	<b>0</b>
Säkerhets- och kvalitetssäkrings- system.	0	0	105	100	<b>205</b>
Gemensamma regler	8	- 30	0	0	<b>- 22</b>
Personalkompetens	0	0	145	145	<b>290</b>
<b>TOTALT</b>	19	- 28	250	245	<b>486</b>
<b>Alternativ 3B = 3 000 flygplatser</b>					
Standardisering	11	2	0	0	<b>13</b>
Certifiering	0	165	52	0	<b>217</b>
Säkerhets- och kvalitetssäkrings- system.	0	0	-175	100	<b>- 75</b>
Gemensamma regler	8	- 60	0	0	<b>- 52</b>
Personalkompetens	0	0	282	145	<b>427</b>
<b>TOTALT</b>	19	107	159	245	<b>530</b>
<b>Alternativ 3C = 4 500 flygplatser</b>					
Standardisering	11	2	0	0	<b>13</b>
Certifiering	0	273	85	0	<b>358</b>
Säkerhets- och kvalitetssäkrings- system	0	0	-175	100	<b>-75</b>
Gemensamma regler	8	- 70	0	0	<b>- 62</b>
Personalkompetens	0	0	309	145	<b>354</b>
<b>TOTALT</b>	19	205	219	245	<b>688</b>

**Tabell 34: Nya arbetstillfällen (FTE)**

Av tabell 34 framgår att alternativ 3C skulle skapa cirka 700 nya arbetstillfällen inom det mycket kvalificerade området luftfartssäkerhet. Alternativ 3A kunde skapa cirka 480 nya arbetstillfällen, men cirka 30 anställda i myndigheterna måste överföras till andra uppgifter. Slutligen kommer alternativ 3B att skapa strax över 500 nya arbetstillfällen, men ökningen av

den arbetsstyrka som krävs kommer att märkas i alla delar av de berörda enheterna, även om det blir fyra gånger fler i den privata än i den offentliga sektorn. I samtliga alternativ ökar byråns personal med mindre än 20 tjänster.

Ovanstående översätts sedan till poäng för tillämpbara resultatindikatorer i följande tabell 35:

Resultatindikatorer som är relevanta för den sociala effekten av EU-lagstiftningens omfattning	Poäng för alternativen		
	3A	3B	3C
Utökade standardiseringsinspektioner	1	1	1
Ledningssystem hos operatörer av stora flygplatser	2	- 1	-1
Flygplatser i grundförordningen (dvs. certifiering)	0	2	2
Införandet av genomföranderegler	- 1	- 2	- 2
Kompetenssystem för flygplatsernas personal	1	3	2
<b>TOTALT</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 2 för social effekt)</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

**Tabell 35: Poäng för de sociala effekterna av förslagets omfattning**

#### 2.6.7 Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet

I sitt yttrande om reglering av flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet tar byrån fullt ut hänsyn till så kallade "EU-OPS", den första utvidgningen av EASA:s behörighet (dvs. luftfartsoperationer, certifiering av flygbesättningar och säkerhetskontroller av operatörer från tredje land) och den befintliga lagstiftningen om "det gemensamma europeiska luftrummet". Inga motstridiga väsentliga krav föreslås.

Byrån har dessutom redan angett att en dubbling av genomföranderegler och/eller regleringsförfaranden som avser radiokommunikationer, väderlek, navigerings- eller övervakningssystem som eventuellt kunde bli ett resultat av reglerna för det gemensamma europeiska luftrummet kommer att undvikas.

Samtliga de tre alternativen är därför neutrala i detta avseende.

#### 2.6.8 Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ

Enligt den metod som beskrivs i punkt 2.1.2 och de poäng som tilldelats i punkterna 2.6.3-2.6.7, kan följande matris för en analys med flera kriterier ställas upp:

Viktade poäng för alternativen för EU-lagstiftningens omfattning		3A	3B	3C
Antalet ingående flygplatser		700	3 000	4 500
Påverkad faktor	Viktning			
Säkerhet	3	18	57	30
Ekonomi	2	- 10	0	- 4
Miljö	3	0	0	0
Sociala förhållanden	2	6	6	4
Effekt på andra luftfartsregler	1	0	0	0
<b>VIKTAD SLUTSUMMA</b>		<b>14</b>	<b>63</b>	<b>30</b>

**Tabell 36: Multikriterieanalys av förslagets omfattning**

Det framgår av tabellen att alternativ 3B får cirka två gånger så höga poäng som alternativ 3C, och ännu högre jämfört med 3A. Framför allt gäller att alternativ 3B

- får nästan dubbelt så höga säkerhetspoäng som de båda andra alternativen,
- är det billigaste alternativet; det leder till en total årlig kostnad på cirka 30 miljoner euro (2006)/år för de berörda parterna i EU 27+4, varav mindre än 2 850 000 euro för nyanställd (19) personal i byrån,
- skulle kunna skapa cirka 50 nya kvalificerade arbetstillfällen totalt, cirka 100 i myndigheterna och resten hos flygplatsoperatörer och leverantörer av marktjänster.

Detta är anledningen till att byrån har tagit med alternativ 3B i sitt yttrande, dvs. alla flygplatser öppna för allmän användning omfattas av gemensamma EU-regler. Detta förslag har också fått stöd av 90 procent av de 20 nationella myndigheter som deltog i samrådet, vilket framgår av tabell 37:

<b>GEMENSKAPSLAGSTIFTNINGENS OMFATTNING enligt luftfartsmyndigheternas svar på fråga 3 i NPA</b>			
<b>Flygplatser ÖPPNA FÖR ALLMÄN ANVÄNDNING</b>			<b>Enbart FLYGPLATSER öppna för KOMMERSIELL lufttrafik</b>
<b>+ alla andra, även om de inte är öppna för allmän användning</b>	<b>+ specifika fall (t.ex. flygundervisning)</b>	<b>Enbart</b>	
Belgien	Nederländerna	Österrike	Tyskland (BMVBS enligt reaktion på CRD)
		Danmark	
R. Tjeckien	Rumänien	Frankrike	
		Grekland	Italien (enligt reaktion på CRD)
Finland	Spanien	Island	
		Irland	
Norge	Sverige	R. Slovakien	
		Slovenien	
	Storbritannien	Schweiz	
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>18</b>			

**Tabell 37: Stöd av behöriga myndigheter för flygplatser öppna för allmän användning inom ramen för gemenskapslagstiftningen**

## **2.7 Analys av effekterna av regler och genomförandemetoder för flygplatsernas utrustning**

### *2.7.1 Alternativ*

Följande alternativ för flygplatsernas utrustning har angetts i punkt 2.5.2 ovan:

- 4A): Flygplatsernas utrustning regleras inte på EU-nivå.
- 4B): Gemensamma EU-regler (dvs. ETSO) för utrustning som inte är ”standard” som tillämpas via en förklaring om överensstämmelse från tillverkaren och en

kontrollförklaring från flygplatsoperatören (det senare ska gälla integrering och lämplighet för användning på platsen).

- 4C): Som 4B, men ingen kontrollförklaring krävs, eftersom den är en del av flygplatsens certifieringsprocess.

## 2.7.2 Målgrupp och antalet berörda organisationer

### 2.7.2.1 Behöriga myndigheter

Samtliga 46 behöriga myndigheter (enligt beräkningen i punkt 2.6.2.4 ovan) plus byrån kommer att påverkas av alternativen 4B och 4C ovan. Eftersom de behöriga myndigheterna dessutom kommer att vara ansvariga för sådant som ligger utanför gemenskapslagstiftningens område kommer de under alla omständigheter att vara ansvariga för att övervaka säkerheten för flygplatsernas utrustning, även om det inte finns några gemensamma EU-regler (dvs. alternativ 4A).

### 2.7.2.2 Flygplatser

Flygplatsernas utrustning, såsom hjälpmedel för visuell navigering och radionavigering, detekteringssystem och annan utrustning, nämns i några av ICAO-konventionens annex<sup>20</sup>, men det skulle vara ologiskt att kräva att flygplatsens ägare eller operatör ska ha ansvaret för teknik som de inte har någon särskild kompetens för. Dessutom kanske en del av denna utrustning redan omfattas av ramverket för det gemensamma europeiska luftrummet<sup>21</sup>, framför allt förordningen om driftskompatibilitet<sup>22</sup>. Byrån konstaterar också att viss utrustning för markstöd redan har normaliserats av Europeiska standardiseringsorganisationen (ESO)<sup>23</sup>. När det gäller alternativ 4A kommer det därför inte att bli några ytterligare EU-regler för flygplatsernas utrustning, men det kommer att finnas väsentliga krav och tillhörande genomföranderegler och gemensamma specifikationer för flygplatserna. Eftersom dessa gemensamma regler till stor del bygger på Annex 14 i ICAO-konventionen kommer de med all sannolikhet även att omfatta vissa aspekter av flygplatsernas utrustning (dvs. brytbarhet, typ och mängd för visuella hjälpmedel, strömförsörjning för upplysta visuella hjälpmedel, brandbekämpningsfordonens prestanda etc.) på det vis som begärdes av praktiskt taget samtliga berörda parter. Verifiering av sådan utrustning, när den väl införs, kommer att bli en integrerad del av flygplatsernas certifieringsprocess.

Därför kommer **alla flygplatser som omfattas av EU-lagstiftningen (dvs. 3 000 i alternativ 3B som rekommenderades i punkt 2.6.9 ovan)** att behöva uppfylla vissa krav för installerad utrustning, även när det gäller **alternativ 4A** (dvs. varken fler ETSO eller andra regler för flygplatsernas utrustning; inga bestämmelser som gäller konstruktörer eller tillverkare av sådan utrustning).

Men byrån framförde sedan åsikten att krav på minimiprestanda i form av genomföranderegler eller gemensamma specifikationer för att bevara luftfartssäkerheten borde fastställas för flygplatsernas utrustning, samtidigt som man överlämnar ansvaret för standardisering och

---

<sup>20</sup> T.ex. Annex 3 om meteorologiska tjänster för internationell luftnavigering, Annex 10 om aeronautiska telekommunikationer och Annex 14 om flygplatser.

<sup>21</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 96, 31.03.2004, s. 1).

<sup>22</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (EGT L 96, 31.03.2004, s. 26-42).

<sup>23</sup> Framför allt av Comité Européenne de Normalisation (CEN). Men även CENELEC och ETSI är europeiska standardiseringsorganisationer. Mer information finns på [http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html)

kontroll av den allmänna överensstämmelsen för den tillverkade utrustningen till branschen, eftersom detta görs inom ramen för den så kallade "nya strategin"<sup>24</sup>. Detta kommer att ge möjlighet att utfärda European Technical Standard Orders (ETSO) som godtagbara kontrollförfaranden (AMC, Acceptable Means of Compliance) när det bedöms som nödvändigt ur säkerhetssynpunkt, vilket i dag redan gäller för delar till luftfartyg som inte är standard enligt grundförordningen.

**Även i alternativen 4B eller 4C kan alltså samtliga de berörda 3 000 flygplatserna komma att påverkas.**

#### 2.7.2.3 Flygplatsoperatörer

Samtliga 3 000 flygplatsers operatörer kommer också att påverkas. Det finns emellertid fall där ett företag driver flera flygplatser (t.ex. AENA, som driver närmare 50 flygplatser).

Uppgifter som hämtats på Internet (i första hand medlemskap i ACI Europe) om operatörer som ansvarar för flera flygplatser presenteras i tabell 38:

---

<sup>24</sup> Cirka 25 direktiv som antagits sedan 1987 på grundval av den "nya strategi" som har sin upprinnelse i rådets resolution av den 7 maj 1985 om en ny strategi för teknisk harmonisering och standarder, rådets förordning av den 21 december 1989 om en global strategi för certifiering och testning som innehåller riktlinjerna för bedömning av överensstämmelse och rådets beslut 93/465/EG om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande och användning av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv.

Enhet	Webbplats	Säte	Antal förvaltade flygplatser			
			I hem-landet	I EU 27+4	Utanför EU 27+4	TOTALT
Aeroporti di Roma	www.adr.it	IT	2	0	0	2
Aeroportos de Madeira		PT	2	0	0	2
Aeroportos de Portugal	www.ana-aeroportos.pt	PT	7	0	0	7
Aéroports de Paris	www.adp.fr	FR	14	0	0	14
Aeropuertos y Navegación Aérea	www.aena.es	ES	47	0	0	47
Avinor	www.avinor.no	NO	46	0	0	46
British Airport Authority	www.baa.co.uk	UK	7	1	10	18
Copenhagen Airports	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
CSL – Czech Airports Administration		CZ	4	0	0	4
Dublin Airport Authority	<a href="http://www.dublinairportauthority.com">www.dublinairportauthority.com</a>	IE	3	0	0	3
Finavia	www.finavia.fi	FI	25	0	0	25
Fraport	www.fraport.com	DE	3	2	5	10
Luftfartsverket	www.lfv.se	SW	19	0	0	19
Manchester Airport Group	www.manaiport.co.uk	UK	4	0	0	4
Ministry of Transport		CY	2	0	0	2
Ministry of Transport and Communications		GR	38	0	0	38
Ministry of Transport		LT	2	0	0	2
Polish Airports (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	PL	3	0	0	3
Regional Airports Ltd		UK	2	0	0	2
Slovak Airports Authority	www.airportbratislava.sk	SK	5	0	0	5
Società Esercizi Aeroportuali	www.sea-aeroportmilano.it	IT	2	0	0	2
Svenska Regionala Flygplatsförbundet	www.flygplatser.nu	SW	34	0	0	34
TBI plc		UK	3	0	0	3
23	DELSUMMA		276	3	15	294
	TOTALT		279			

**Tabell 38: Operatörer som förvaltar flera flygplatser**

Uppgifterna i tabell ovan är eventuellt inte kompletta eller helt korrekta. Vi antar därför att det i EU 27+4 finns **cirka 25 företag som driver flera flygplatser än en och att det totala antalet sådana flygplatser är cirka 275.**

**Antalet berörda operatörer kommer därför att beräknas till cirka (3 000 – 275 + 25) 2 750** för att ta hänsyn till detta. Även detta kommer att gälla alla de tre alternativen 4A, 4B och 4C.



#### 2.7.2.4 Flygplatsernas leverantörer av marktjänster

I bilagan till rådets direktiv om marktjänster anges ett antal tjänster i denna kategori. Några av de tjänsterna kräver utrustning som ska användas på flygplatsens färdområde. En sammanfattning av tänkbara exempel på flygplatsutrustning visas i tabell 39, inklusive om sådan utrustning även kunde anges i Annex 14 till ICAO-konventionen eller i de väsentliga krav som föreslås av byrån:

Marktjänster <sup>25</sup> som kräver utrustning inom färdområdet		Exempel på utrustning	Anges i	
			ICAO Annex 14	Väs. krav
Passagerare		Trappor, bussar, ”fingrar”		A.1.f
Bagage		Lastnings- och lossningsutrustning		B.1.a
Ramp	Parkeringshjälp	Dockningsanordningar	JA	A.3.a
	Parkering	Block		B.1.a
	Motorstart	Externa kraftkällor		B.1.a
	Bogsering	Dragfordon		B.1.a
Tjänster avseende luftfartyg	Städning	Toalettömning		B.1.a
	Luftkonditionering och ström	Externa strömkällor		B.1.a
	Avisning	Avisningsutrustning	JA	B.1.a
Tankning		Fast eller rörlig bränsleutrustning		B.1.h
Catering		Skåpbilar		B.1.a

**Tabell 39: Exempel på utrustning som krävs för marktjänster**

Av tabell 39 ovan framgår att de väsentliga krav som föreslås av byrån i princip är mer heltäckande än Annex 14 i ICAO-konventionen när det gäller den utrustning på flygplatserna som används för marktjänster. Detta beror på att de väsentliga kraven har tagits fram genom en riskvärderings- och åtgärdsprocess (”uppifrån och ned”) som sedan kompletterats av en kontroll ”nedifrån och upp”, som inte enbart tog hänsyn till Annex 14, utan också annan gällande EU-lagstiftning, vilket framgår av det OM som beskriver de väsentliga kraven. Detta ligger emellertid i linje med de synpunkter som framförts av många berörda parter och som presenterades i CRD 06/2006. De berörda parterna nämnde faktiskt även utrustning för avisning, tankning, strömförsörjning och startanordningar och utrustning som användes i marktjänsterna generellt som exempel på utrustning som borde regleras.

**Vi antar därför att endast 10 procent (dvs. 100) av de 1 000 leverantörerna av marktjänster kommer att påverkas av alternativ 4A** (dvs. påverka flygplatsutrustning endast indirekt genom genomföranderegler eller gemensamma specifikationer baserade på ICAO:s bestämmelser om flygplatser). **Däremot kommer samtliga att påverkas i alternativen 4B eller 4C.**

#### 2.7.2.5 Organisationer för konstruktion och tillverkning av flygplatsutrustning

System för radionavigering, övervakning (t.ex. radar) och flygkommunikation kan, även om de installerats på flygplatsen, vid behov omfattas av reglerna för ”det gemensamma europeiska luftrummet” vad gäller prestanda- och överensstämmelsekontroll. Vilken rättslig grund som

<sup>25</sup> Enligt bilagan till direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996.

ska användas (antingen byråns grundförordning eller ”det gemensamma luftrummet”) för att undvika dubbling av regelarbetet och föreskrifter kommer att beslutas från fall till fall av kommissionen. Det är därför inte lämpligt att beakta denna typ av utrustning i denna konsekvensbedömning, eftersom den redan omfattas av EU:s lagstiftning på luftfartsområdet.

Byråns förslag omfattar dessutom annan utrustning som anges i Annex 14 i ICAO-konventionen, vilket framgår av tabell 40:

Krav för flygplatsernas utrustning		Exempel på utrustning	Anges i	
			ICAO Annex 14	Väs. krav
Utrustning för friktionsmätning		μ-mätare	2.9	A.1.a..v
Passagerarhantering		Trappor, bussar, ”fingrar”		A.1.f
Bagagehantering		Utrustning för lastning och lossning		B.1.a
Indikatorer och signalanordningar		Vindriktningsvisare	5.1.1	A.3.a
Ljus för start-, landnings- och taxibanor		Mittlinjeljus för banor	5.3.12	A.3.a
System för elförsörjning		Strömförsörjning för navigationshjälpmedel	8.1	A.3.b
Räddningsutrustning		Ambulanser, båtar	9.1	B.1.k
Släckmedel och RFFS-fordon		Släckkapacitet	9.2	B.1.k
Avlägsnande av havererade luftfartyg		Kranar	9.3	B.1.a
Brytbarhet		för CNS-antennor	9.9	A.1.c.iii
Ramp-hantering	Vägledning vid parkering	Dockningsanordningar	5.3.24	A.3.a
	Parkering	Block		B.1.a
	Motorstart	Externa kraftenheter		B.1.a
	Bogsering	Dragfordon		B.1.a
Service på luftfartyg	Städning	Toalettömning		B.1.a
	Luftkonditionering och ström	Externa strömkällor		B.1.a
	Avisning	Avisning	3.15	B.1.a
Tankning		Fast eller rörlig bränsleutrustning		B.1.h
Catering		Skåpbilar		B.1.a

**Tabell 40: Exempel på utrustning som omfattas av EASA:s utvidgade grundförordning**

När det gäller alternativ 4A kommer inga specifika EU-regler (t.ex. ETSO) att utarbetas för sådan utrustning. **Inga organisationer för konstruktion och tillverkning kommer därför att påverkas i alternativ 4A.**

För att beräkna antalet organisationer för konstruktion och tillverkning som kan påverkas i alternativen 4B och 4C konstaterar byrån att cirka 60 utställare erbjuds att delta<sup>26</sup> vid ett av de viktigaste evenemangen som organiserats av ACI Europe och som enligt planerna ska äga rum i slutet av 2007. Ett liknande antal ställde ut på ”Airport Exchange” i december 2006. **Därför antas att cirka 100 företag inom konstruktion och tillverkning av flygplatsutrustning kan påverkas i alternativen 4B och 4C.**

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

### 2.7.2.6 Organisationer för underhåll av flygplatsutrustning

Dessutom förutsätts att det är den organisation som utnyttjar flygplatsutrustningen (t.ex. leverantörer av marktjänster eller flygplatsernas operatörer) som kommer att ha ansvaret för underhåll av sådan utrustning. De måste visa den behöriga myndigheten att underhållet organiseras och utförs korrekt, oavsett om det sker internt eller via tredje part. Eftersom det saknas säkerhetsindikatorer som identifierar betydande risker på grund av bristande underhåll av flygplatsutrustning anses det för närvarande oproportionellt att införa krav för de organisationer som underhåller sådan utrustning. De kommer därför inte att påverkas av den planerade policyn. Om det i framtiden skulle uppkomma ett behov av en fullständig konsekvensbedömning för specifika typer av flygplatsutrustning kommer en sådan att göras.

### 2.7.2.7 Sammanfattning av berörda enheter

På grundval av den information som presenterats i punkterna 2.7.2.1–2.7.2.6 ovan, kan antalet berörda enheter därför sammanfattas som framgår av tabell 41:

ALTERNATIV		Beräknat antal				
Id.	Beskrivning	Flygplatser	Flygplatsoperatörer	Lev. av marktjänster	Konstr.** och tillverkn.	Myndigheter
4A	Flygplatsernas utrustning regleras inte på EU-nivå.	3 000	2 750	100	0	46
4B	ETSO för utrustning som inte är ”standard” och kontrollförklaring.			1000	100*	46 + byrå
4C	Som 4B, men ingen kontrollförklaring krävs.				100*	

\* Det faktiska antalet kommer att beräknas i konsekvensbedömningen för varje enskild ETSO. I detta fall kan det röra sig om i storleksordningen tiotal, inte hundratals.

\*\* Ingen reglering av underhållsorganisationer för flygplatsutrustning planeras för närvarande.

**Tabell 41: Antalet enheter som påverkas av regler om flygplatsernas utrustning**

### *2.7.3 Säkerhetseffekter*

Som redan framgår av yttrandet anser byrån att även flygplatsernas utrustning bör omfattas av den ändrade grundförordningen, för att i sin tur erbjuda en fast grund för specifikationer som utvecklats av branschen. När denna utrustning väl tillverkats bör den naturligtvis bli föremål för en kontroll av överensstämmelsen med tillämpliga väsentliga krav och genomföranderegler samt annan tillämplig lagstiftning (t.ex. om elektromagnetisk interferens) eller aktuella gemensamma specifikationer.

När det begärs i respektive ETSO (om en sådan utfärdats) kommer den aktuella utrustningens konstruktion att certifieras och den tillverkade utrustningen kommer att åtföljas av ett intyg om överensstämmelse som undertecknats av tillverkaren, även med hänvisning till ETSO (precis som delar till luftfartyg). Konstruktörer och tillverkare måste i så fall auktoriseras.

Allt det som sägs ovan kommer att gälla både alternativ 4B och 4C. Däremot kommer det inte att gälla för alternativ 4A. Enligt alternativ 4B måste flygplatsoperatören (vid sidan av

processen för certifiering av flygplatsen) även underteckna en kontrollförklaring för varje enskild utrustning (som omfattas av en ETSO) som används på operatörens flygplats.

Byrån anser därför att

- varken förbättringar eller försämringar av säkerheten kommer att bli resultatet av alternativ 4A (i själva verket status quo),
- både alternativ 4B och 4C kommer att bidra till säkerheten i samma omfattning.

Byrån gör bedömningen att antingen alternativ 4B eller 4C kommer att ge följande betydande säkerhetseffekter:

- Bättre rättssäkerhet för reglerna som ska tillämpas på flygplatsutrustningen och tydligare identifiering av tillhörande ansvarsområden och processer för att verifiera överensstämmelsen.
- Därmed en stabilare bas för branschstandarder.
- Skyldighet införs för konstruktörer och tillverkare att intyga att deras produkter överensstämmer med säkerhetsreglerna.
- Uppgifter som styrker sådana förklaringar samlas in av flygplatsoperatören och används under certifieringsprocessen.

Genom att tillämpa den metod som beskrevs i punkt 2.1.2 ovan (inklusive en viktningsfaktor på 3 för säkerhetseffekterna) och efter att ha valt tillämpliga resultatindikatorer som är kopplade till de särskilda målen från punkt 2.4.5, kan säkerhetseffekterna för de tre olika alternativen för flygplatsernas utrustning beräknas på det vis som framgår av följande tabell 42:

Resultatindikatorer som är relevanta för säkerhetseffekten av en reglering av flygplatsernas utrustning	Poäng för alternativen		
	4A	4B	4C
<b>Flygplatsernas utrustning</b>	<b>Ingen åtgärd</b>	<b>ETSO + kontrollförklaring</b>	<b>ETSO + flygplats-certifiering</b>
Säkerhetsindikatorer för flygplatser	0	1	1
Införande av gemensamma regler (dvs. ETSO)	0	1	1
Auktorisering av organisationer som konstruerar och tillverkar flygplatsutrustning	0	2	2
<b>TOTALT</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 3 för säkerhet)</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

**Tabell 42: Poäng för säkerhetseffekterna av de olika alternativen för flygplatsutrustning**

#### 2.7.4 Ekonomiska effekter

**Alternativ 4A kräver inga ytterligare regler eller ETSO för flygplatsernas utrustning. Dess ekonomiska effekter kan därför anses vara neutrala.**

Den strategi som föreslås i antingen alternativ 4B eller 4C överensstämmer däremot å ena sidan med den ”nya strategin” och ligger därför också nära de rutiner som för närvarande redan tillämpas av branschen. Å andra sidan överensstämmer den strategin med de regler som byrån redan fastställt för flygplansdelar. Genomföranderegler eller ETSO:er kommer att ange tillämpliga säkerhets- och prestationskrav för utrustning som inte är ”standard”, samt

regler för organisationer som konstruerar eller tillverkar utrustningen. Godkännande av sådan utrustning kommer i förekommande fall att följas av ett intyg om överensstämmelse som undertecknas av tillverkaren.

En exakt konsekvensbedömning kan emellertid genomföras först när regler eller ETSO föreslås.

För närvarande och i avsaknad av en ETSO blir med andra ord den beräknade kostnaden noll. Detta gäller i första hand alternativ 4C (dvs. enbart ETSO och tillhörande processer för konstruktion och tillverkning).

Men dessutom föreslår byrån, i linje med de berörda parternas ståndpunkter, att en utvärdering av den korrekta tillämpningen eller användningen av flygplatsutrustning på platsen bör övervägas. Därför antas i alternativ 4C att kontroll av den använda utrustningen är en integrerad del av flygplatsernas certifieringsprocess. **Därför medför alternativ 4C ingen ytterligare kostnad utöver de kostnader för certifiering av flygplatserna som redan beräknats i punkt 2.6.4.2 ovan.**

Alternativ 4B inför däremot en ytterligare process (liknande den som för närvarande ingår i "det gemensamma luftrummet"<sup>27</sup> för leverantörer av flygplatstjänster) för flygplatsernas operatörer, nämligen "kontrollförklaring" för installerad eller förvärvad flygplatsutrustning.

Alternativ 4B kommer alltså inte att medföra några ytterligare kostnader för de behöriga myndigheterna eller för leverantörerna av marktjänster. För byrån kommer både alternativ 4B och 4C att kräva en viss insats vad gäller regelarbete, vilket emellertid kan anses ingå i den allmänna beräkningen av kostnaderna för regelarbete i punkt 2.6.4.5 ovan.

Alternativ 4B kommer emellertid att medföra en ytterligare process för flygplatsoperatörerna, som inte bara ska utföra en kontroll av de system som används (vilket redan sker i dag och som styrks genom flygplatsens certifiering), utan dessutom administrera förfarandena och sammanställa och arkivera kontrollförklaringarna. Byrån beräknar att för de större flygplatserna (som beräknades vara 700 i 2.6.2.1 ovan) kan detta innebära cirka 0,5 FTE (dvs. 630 arbetstimmar = 69 300 euro/år) vilket ger en total kostnad för dem på 69 000 euro x 700 = 48 300 000 euro/år.

För återstoden, 2 300 (dvs. 3 000 – 700) beräknas kostnaden bli betydligt lägre: 0,2 FTE för var och en (= 252 timmar = 27 720 euro/år). Vilket multiplicerat med 2 300 ger 63 756 000 euro (2006)/år.

Den extra kostnaden för alternativ 4B kan med andra ord (för de 3 000 berörda flygplatserna) beräknas till 48 300 000 + 63 756 000 = 112 056 000 euro (2006)/år.

De beräknade kostnaderna kan sedan sammanfattas som i tabell 43:

---

<sup>27</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (EGT L 96, 31.03.2004, s. 26-42).

Beräknad kostnad för en reglering av flygplatsernas utrustning	Tusentals euro (2006)/år		
	4A	4B	4C
<b>Flygplatsutrustning</b>	<b>Ingen åtgärd</b>	<b>ETSO + kontrollförklaring</b>	<b>ETSO + flygplats-certifiering</b>
Urustning i grundförordningen (dvs. kontrollförklaring)	0	112 056	0
Införandet av gemensamma genomföranderegler (ETSO)	0*	0*	0*
Konstruktion och tillverkning av flygplatsutrustning	0*	0*	0*
<b>TOTALT</b>	<b>0</b>	<b>112 056</b>	<b>0</b>

\* Kostnad = noll i frånvaro av ETSO. En särskild konsekvensbedömning som dokumenterar kostnader och vinster kommer att utföras innan en ETSO utfärdas.

**Tabell 43: Sammanfattning av kostnaden för en reglering av flygplatsernas utrustning**

Förutom de kostnader som beräknats ovan kan alternativen 4B och 4C emellertid ge andra ekonomiska effekter, till exempel

- ömsesidigt erkännande av organisationer som konstruerar och tillverkar flygplatsutrustning, vilket i sin tur bidrar till att bygga upp den inre marknaden,
- mer standardisering och ökad konkurrens för produkter som erbjuder den kvalitet som krävs, med positiv effekt på priserna.

Samtliga de kvantitativa och kvalitativa uppskattningar av de ekonomiska effekterna som anges ovan kan sedan poängberäknas enligt vad som framgår av följande tabell 44:

Resultatindikatorer som är relevanta för den ekonomiska effekten av en reglering av flygplatsernas utrustning	Poäng för alternativen		
	3A	3B	3C
<b>Flygplatsutrustning</b>	<b>Ingen åtgärd</b>	<b>ETSO + kontrollförklaring</b>	<b>ETSO + flygplats-certifiering</b>
Urustning i grundförordningen (dvs. kontrollförklaring).	0	- 3	0
Införandet av gemensamma genomföranderegler (ETSO).	0	0	0
Konstruktion och tillverkning av flygplatsutrustning.	0	0	0
<b>TOTALT</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>0</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 2 för ekonomisk effekt)</b>	<b>0</b>	<b>- 6</b>	<b>0</b>

**Tabell 44: Poäng för ekonomiska effekter av alternativen för flygplatsutrustning**

### 2.7.5 Miljöeffekter

Annex 14 till ICAO-konventionen innehåller för närvarande inga bestämmelser om miljöeffekterna av t.ex. flygplatsernas fordon eller annan materiel, andra vätskor eller produkter som används på flygplatserna. Det ramverk som föreslås i alternativ 4B eller 4C och som lägger grunden till en eventuell framtida reglering av utrustningen, kommer att få obetydlig (dvs. +1) positiv effekt på miljön. Genom att tillämpa den metod som beskrivs i punkt 2.1.2 ovan måste denna obetydliga effekt ”viktas” till 3.

### 2.7.6 Sociala effekter

Alternativ 4A måste betraktas som neutralt vad gäller sociala effekter. Såväl alternativ 4B som 4C har däremot vissa (+ 1) positiva sociala effekter, t.ex.

- fler kvalificerade arbetstillfällen i godkända organisationer för konstruktion och tillverkning av flygplatsutrustning,
- otillräckligt strukturerade företag försvinner från marknaden,
- ökad kvalitet för det arbete som utförs och därför ökad konkurrenskraft för europeiska produkter vad gäller förhållandet pris/kvalitet.

Denna lilla positiva effekt måste viktas till 2 enligt den metod som anges i punkt 2.1.2.

### 2.7.7 Effekter på andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet

Inga ETSO eller genomföranderegler kommer att dubblera befintliga regler som antagits inom ramen för ”det gemensamma luftrummet”. Alla de tre alternativen är därför neutrala i det avseendet.

### 2.7.8 Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ

Enligt den metod som beskrivs i punkt 2.1.2 och de poäng som tilldelats i punkterna 2.7.3-2.7.7, kan följande matris för en analys med flera kriterier ställas upp:

Viktade poäng för alternativen för EU-lagstiftningens omfattning		4A	4B	4C
Flygplatsutrustning		Ingen åtgärd	ETSO + kontrollförklaring	ETSO + flygplats-certifiering
Påverkad faktor	Viktning			
Säkerhet	3	0	12	12
Ekonomi	2	0	- 6	0
Miljö	3	0	3	3
Sociala förhållanden	2	0	2	2
Effekt på andra luftfartsregler	1	0	0	0
<b>VIKTAD SLUTSUMMA</b>		<b>0</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

**Tabell 46: Multikriterieanalys för flygplatsernas utrustning**

Av tabellen ovan framgår att alternativ 4A verkar mycket svagt om man jämför med de båda andra tänkbara alternativen. Av dem får 4C betydligt högre poäng än 4B. Framför allt gäller följande för alternativen 4B och 4C:

- De har betydligt högre poäng för säkerheten än alternativ 4A.

- De skulle kunna lägga grunden till en bättre miljöledning på flygplatserna.
- De skulle kunna förbättra kvalitet och kvantitet för de arbetstillfällena som erbjuds inom organisationerna som konstruerar och tillverkar utrustning för flygplatserna.

Men alternativ 4B skulle kosta cirka 100 miljoner euro (2006)/år, medan alternativ 4C inte medför några ytterligare kostnader. Därför har byrån tagit med alternativ 4C i sitt yttrande (d.v.s. gemensamma specifikationer som utvecklas frivilligt av branschen och backas upp av byråns ETSO vid behov för att uppnå korrekta säkerhetsnivåer, reglering av tillhörande organisationer för konstruktion och tillverkning samt kontroll av den flygplatsutrustning som används under det normala förfarandet för certifiering och övervakning av flygplatserna).

## **2.8 Analys av certifieringsprocessens effekter**

### *2.8.1 Alternativ*

Följande alternativ för certifieringsprocessen har angetts i punkt 2.5.2 ovan:

- 7A): Certifiering (som omfattar infrastruktur och ledning) krävs för alla flygplatser (vilket i sin tur var utgångspunkten för punkt 2.6 ovan).
- 7B): Individuella certifikat för infrastruktur och utrustning för varje enskild flygplats, plus "ett gemensamt certifikat" på företagsnivå för alla företag som driver flera flygplatser.
- 7C): Som 7B, men enbart när "ett gemensamt certifikat" begärs av operatören.

### *2.8.2 Målgrupp och antalet berörda organisationer*

#### 2.8.2.1 Flygplatsoperatörer

Leverantörerna av marktjänster och organisationerna som producerar flygplatsutrustning kommer inte att påverkas av något av de tre alternativen.

För den övervägande majoriteten av flygplatsoperatörer som driver en enda flygplats kommer det under alla omständigheter att få mycket liten betydelse om det i slutet av certifieringsprocessen utfärdas ett gemensamt dokument eller två olika dokument (dvs. ett för infrastrukturen och ett för drift och ledning). Effekterna av en sådan certifieringsprocess har redan utvärderats i punkt 2.6 ovan, så när det gäller alternativ 7A kommer varken flygplatserna eller flygplatsernas operatörer att drabbas av ytterligare effekter.

De cirka **25 operatörer** som driver flera flygplatser som redovisats i punkt 2.7.2.3 och som totalt driver cirka **275 flygplatser kommer samtliga att påverkas av alternativ 7B**, vilket tvingar dem att begära "ett gemensamt certifikat" för flygplatsoperatörer.

När det gäller **alternativ 7C** kommer varje operatör som driver flera flygplatser att besluta om han vill begära "ett gemensamt certifikat" för driften (framför allt centraliserad säkerhets- och kvalitetsledning). Eftersom detta för närvarande inte är en allmänt etablerad praxis, beräknas detta beröra cirka 40 procent av samtliga potentiella kandidater, dvs. **10 operatörer av 25**. Eftersom dessa 25 operatörer i genomsnitt driver 11 flygplatser var antas **cirka 100 flygplatser komma att beröras**.

#### 2.8.2.2 Behöriga myndigheter

I sitt yttrande antar byrån att en flygplats kan ägas eller drivas av ett offentligt organ eller ett privat företag eller på något annat sätt (t.ex. en "korporativ" operatör, vars aktier helt eller till



största delen ägs av offentliga myndigheter på nationell eller lokal nivå). Men byrån antar också att verksamhets- och ledningsrapporteringen visserligen ska vara fristående från den interna säkerhets- och kvalitetsrapporteringen, men också från den offentliga certifierings- och övervakningsfunktionen när operatören är ett offentligt organ.

Principen med en separering av övervakande myndigheter och ekonomiska organisationer är sedan länge etablerad i samband med luftvärdighet (också för konstruktions- och produktionsbolag som tillhör en viss stat) och luftoperationer. Detta har också uttryckligen införts i det gemensamma europeiska luftrummet<sup>28</sup>.

Det visar sig att

- i Grekland och Litauen är transportministeriet direkt ansvarigt (åtminstone i vissa fall) för ledning och drift av flygplatserna; båda dessa länder är emellertid medlemmar av och deltar aktivt i GASR, varför man kan anse att en separat funktion för säkerhetsövervakning redan finns,
- även i Cypern är transportministeriet ansvarigt för ledning och drift av flygplatserna, men det landet är inte medlem av GASR, varför inrättandet av en ny funktion för säkerhetsövervakning kan bli nödvändig,
- i andra stater (t.ex. Frankrike och Italien) kan offentliga tjänstemän, som i vissa fall finns permanent på flygplatserna, även vara ansvariga för övervakningen av vissa aktiviteter (t.ex. RFFS och lokala katastrofplaner), förutom att ha ansvaret för övervakning av säkerheten.

Den senare frågan ovan är emellertid irrelevant vad gäller effekterna, eftersom de väsentliga krav som föreslås av byrån tar hänsyn till sådana situationer. Följaktligen är det endast den cypriotiska myndigheten som eventuellt kan påverkas av ovannämnda separeringsprincip.

Byrån kommer inte att påverkas, eftersom man för närvarande inte räknar med att den kommer att bli direkt engagerad i certifiering och övervakning av flygplatser eller operatörer.

När det gäller alternativ 7A kommer det generellt sett inte att uppkomma några effekter för myndigheterna, förutom dem som redan har angetts i punkt 2.6 ovan (och med undantag av den cypriotiska myndigheten).

När det gäller alternativ 7B kommer tvärtom samtliga de 17 behöriga myndigheterna i de länder som anges i punkt 2.7.2.3 ovan att direkt påverkas av certifierings- och övervakningsprocesserna.

När det slutligen gäller alternativ 7C kommer antalet direkt berörda myndigheter inte att bli större än antalet sökande (dvs. 10).

---

<sup>28</sup> Artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 96, 13.03.2004, s. 1-9).

### 2.8.2.3 Sammanfattning av berörda enheter

Avslutningsvis redovisas antalet berörda enheter i tabell 47:

ALTERNATIV		Flygplatsoperatörer	Flygplatser	Behöriga myndigheter	
Id.	Beskrivning			Behöver separera övervakningsfunktioner	Bedriver övervakning
7A	Certifieringsprocess (infrastruktur och ledning) för varje flygplats	0	0	1	0
7B	Obligatoriskt ett gemensamt certifikat	25	275		17
7C	Frivilligt ett gemensamt certifikat	10	100		10

**Tabell 47: Antalet enheter som påverkas av förändringar av certifieringsprocessen**

### *2.8.3 Säkerhetseffekter*

Ett välkonstruerat ledningssystem (främst säkerhet och kvalitet) har positiv effekt på säkerheten, oavsett om det är helt decentraliserat eller uppbyggt kring en central funktion. Men byrån anser att det är mycket svårt att visa i allmänna termer att en viss organisationsform har bättre effekt på säkerheten än en annan.

På samma sätt har det knappast någon betydelse för säkerheten om certifieringsprocessen avsätter ett eller två dokument.

Slutsatsen blir att samtliga tre alternativ som behandlas är neutrala vad gäller säkerhetseffekterna.

### *2.8.4 Ekonomiska effekter*

#### 2.8.4.1 Flygplatsoperatörer

När det gäller alternativ 7A kommer kostnaden för flygplatsoperatörer att kvarstå oförändrad jämfört med beräkningen som gjordes i punkt 2.6.4.2 ovan. Det alternativet kommer med andra ord varken att innebära ytterligare kostnader eller besparingar. Det är underförstått att ledningssystemet i det här fallet kommer att förbli helt distribuerat, också för företag som driver flera flygplatser än en. Det antal anställda som krävs i detta alternativ måste däremot beräknas, eftersom det blir den baslinje mot vilken effekterna av alternativ 7B och 7C ska bedömas.

Man bör komma ihåg att 3 FTE beräknades för säkerhetsledning vid varje flygplats som är öppen för kommersiell lufttrafik i punkt 2.6.4.3 ovan. Och det är just dessa flygplatser som drivs av de operatörer som är aktuella här. Vi antar därför att i genomsnitt 5 FTE krävs vid varje flygplats för ett integrerat säkerhets- och kvalitetsledningssystem om organisationen är totalt distribuerad, med 0 FTE på central nivå.

För att bedöma de ekonomiska effekterna av alternativ 7B antas att 275 flygplatser som drivs av 25 enheter måste beaktas. I en distribuerad organisation skulle detta kräva 5 FTE x 275 flygplatser = 1 375 FTE totalt.

Vi uppskattar sedan att cirka 20 procent av de distribuerade resurserna skulle kunna sparas vid varje flygplats om en central funktion inrättades av var och en av de 25 berörda operatörerna, dvs.

- en insparad FTE (dvs. 20 % av 5) x 275 flygplatser = - 275 FTE,
- - 275 FTE x 138 600 euro = en potentiell besparing på 38 115 000 euro/år.

Men 25 operatörer kommer att behöva inrätta en central funktion inklusive säkerhetsledning, kvalitetsledning och internrevision (dvs. själva inspektera de lokala flygplatserna). Denna centrala funktion kan kräva 5 FTE per enhet. Totalt för 25 enheter alltså 125 FTE = 17 325 000 euro/år.

#### **Besparingarna för 25 flygplatsoperatörer i alternativ 7B kan sedan beräknas till**

- - 275 + 125 = - 150 FTE
- - 38 115 000 + 17 325 000 = - 20 790 000 euro/år.

Övergångskostnaderna för företagen som måste göra om sin organisation kan emellertid balansera ut dessa potentiella besparingar under ett antal år.

I punkt 2.8.2.1 ovan antog vi att endast cirka 40 procent (dvs. 10) av enheterna som driver flera flygplatser skulle utnyttja möjligheten att begära ett gemensamt certifikat i **alternativ 7C** (dvs. frivilliga gemensamma certifikat). I detta fall skulle alltså besparingen uppgå till 40 procent av de belopp som beräknats ovan. Dvs.

- - 40 % x 150 = - 60 FTE
- - 40 % x 20 790 000 = - 8 316 000 euro (2006)/år.

#### 2.8.4.2 Behöriga myndigheter

När det gäller de behöriga myndigheterna bör man komma ihåg att en FTE antogs vara tillräckligt för att övervaka drygt tre flygplatser i punkt 2.3.3.3 ovan. **I Cypern kommer med andra ord en FTE att räcka för en sådan funktion (= 138 600 000 euro/år).**

Detta kommer att gälla för samtliga alternativ som beaktas. När det gäller alternativ 7A utgör detta den totala ytterligare kostnaden, eftersom ingen annan myndighet påverkas.

I punkt 2.6.4.2 ovan beräknades att den insats som krävdes av en myndighet för att certifiera (och därefter övervaka) en flygplats är i storleksordningen 120 arbetstimmar till en genomsnittlig kostnad på 110 euro + 10 euro för inrikes resor.

**När det gäller alternativ 7B** berörs 275 flygplatser, vilket ger totalt 33 000 arbetstimmar = 26 FTE = 3 604 000 euro/år. Om man antar att 30 procent av det beloppet kan sparas in (ledningssystemen granskas inte vid varje enskild flygplats) ger det en total besparing för alla de 17 berörda myndigheterna på

- - 30 % x 26 + 1 = - 7 FTE
- - 30 % x 3 604 000 + 138 600 = - 942 600 euro/år.

**När det gäller alternativ 7C kan endast 40 procent av de besparingarna uppnås: - 3 FTE, - 377 000 euro/år.**

#### 2.8.4.3 Sammanfattning av ekonomiska effekter

De ytterligare kostnader eller besparingar som uppkommer i dessa tre alternativ kan avslutningsvis sammanfattas enligt tabell 48:

Parameter	För behöriga myndigheter	För flygplatsoperatörer	TOTALT
<b>Alternativ 7A = Certifieringsprocess vid varje enskild flygplats</b>			
FTE	1	0	<b>1</b>
1 000 euro 2006	138,6	0	<b>138,6</b>
<b>Alternativ 7B = ett gemensamt certifikat obligatoriskt (25 operatörer, 275 flygplatser)</b>			
FTE	- 7	- 150*	<b>- 157</b>
1 000 euro 2006	- 943	- 20 790*	<b>- 21 733</b>
<b>Alternativ 7C = ett gemensamt certifikat frivilligt (10 operatörer, 100 flygplatser)</b>			
FTE	- 3	- 60	<b>- 63</b>
1 000 euro 2006	- 377	- 8 316	<b>- 8 693</b>

\* Med undantag av övergångskostnader för företag som ännu inte har en central funktion för säkerhet och kvalitet.

**Tabell 48: Beräknade besparingar för flygplatsernas certifieringsprocess**

Samtliga de kvantitativa uppskattningar av de ekonomiska effekterna som anges ovan kan sedan uttryckas i poäng som framgår av följande tabell 49:

Resultatindikatorer som är relevanta för den ekonomiska effekten av certifieringsprocessen	Poäng för alternativen		
	7A	7B	7C
<b>Certifikat</b>	<b>Certifieringsprocess vid varje flygplats</b>	<b>Ett gemensamt certifikat, obligatoriskt</b>	<b>Ett gemensamt certifikat, frivilligt</b>
Flygplatser i grundförordningen (dvs. separering av säkerhetsövervakningen).	- 1	- 1	- 1
Introduktion och utnyttjande av ett gemensamt certifikat (operatörer).	- 1	3	2
Personal i behöriga myndigheter för certifiering och övervakning.	- 1	2	1
<b>TOTALT</b>	<b>- 3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 2 för ekonomisk effekt)</b>	<b>- 6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

**Tabell 49: Poäng för ekonomiska effekter av flygplatsernas certifieringsprocess**

### 2.8.5 Miljöeffekter

Samtliga de tre alternativen kommer att få neutral effekt på miljön, eftersom de endast avser utformningen av vissa lednings- och övervakningsförfaranden.

### 2.8.6 Sociala effekter

Alternativ 7A bör betraktas som neutralt vad gäller de sociala effekterna. Ingen enhet måste omorganisera, med undantag av den cypriotiska myndigheten, vilket skulle kunna leda till ytterligare ett arbetstillfälle.

Alternativ 7B skulle inte bara kunna eliminera cirka 160 arbetstillfällen (dvs. kraftigt begränsa de positiva effekterna för arbetstillfällen som beräknades för alternativ 3B i punkt 2.6.7 ovan), utan det kommer dessutom att tvinga samtliga operatörer som driver flera flygplatser att organisera sig enligt en identisk modell som beslutas centralt, som om ”en storlek skulle passa alla”. Det måste därför betraktas som negativt (dvs. – 2) i sociala termer, för vilket en ”viktningfaktor” på 2 användes i föregående punkt 2.1.2.

Slutligen kan alternativ 7C kräva cirka 63 arbetstillfällen mindre, vilket betyder att det fortfarande kommer att bli ett betydande antal extra arbetstillfällen totalt, eftersom cirka + 280 FTE beräknades för alternativ 3B som nämndes ovan. Detta alternativ kommer dessutom att överlåta åt varje enhet att fritt välja vilken organisation de föredrar och till och med fritt besluta om och när de ska omorganisera sig. Det alternativet måste därför betraktas som mycket positivt vad gäller de sociala effekterna (dvs. 3 x ”viktat” 2 = 6).

### 2.8.7 Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet

Alternativ 7A kommer att etablera principen om separering mellan drift och övervakning på samma sätt som ”det gemensamma luftrummet”. Det kommer följaktligen att bidra till en harmonisering av reglerna över flera olika områden. Effekterna måste därför anses vara lätt positiva (dvs. 1).

Alternativen 7B och 7C som ger möjlighet till ett centraliserat (säkerhet och kvalitet) ledningssystem måste anses vara ännu positivare (dvs. 2).

### 2.8.8 Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ

Enligt den metod som beskrivs i punkt 2.1.2 och de poäng som tilldelats i punkterna 2.8.3-2.8.7 ovan kan följande matris för en analys med flera kriterier ställas upp:

Viktad poäng för alternativen till certifieringsprocess		7A	7B	7C
Påverkad faktor	Viktning	Certifieringsprocess vid varje flygplats	Ett gemensamt certifikat, obligatoriskt	Ett gemensamt certifikat, frivilligt
Säkerhet	3	0	0	0
Ekonomi	2	- 6	8	4
Miljö	3	0	0	0
Sociala förhållanden	2	0	- 4	6
Effekt på andra luftfartsregler	1	1	2	2
<b>VIKTAD SLUTSUMMA</b>		<b>- 5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

**Tabell 50: Multikriterieanalys för flygplatsernas utrustning**

**Av tabellen framgår att alternativ 7A verkar få negativ effekt. Av de återstående två får alternativ 7C dubbelt så höga poäng som 7B.**

Framför allt överträffar alternativ 7C alternativ 7B i sociala effekter, eftersom det varken leder till förlust av arbetstillfällen (dvs. det minskar inte i någon betydande grad de ytterligare arbetstillfällen som skapas i alternativ 3B) eller tvingar någon enhet (förutom den cypriotiska myndigheten) att omorganisera sig. Dessutom kommer det att få positiva ekonomiska effekter, även om de blir mindre än för alternativ 7B.

Därför har byrån tagit med alternativ 7C (dvs. ett gemensamt certifikat för flygplatsoperatören enbart om det begärs frivilligt) i sitt yttrande.

## **2.9 Analys av effekterna av att ge bedömningsorgan utökade befogenheter**

### *2.9.1 Alternativ*

Följande alternativ för bedömningsorganens roll har identifierats i punkt 2.5.2 ovan:

- 8A): Förutom behöriga myndigheter har ackrediterade bedömningsorgan rätt att certifiera och övervaka specifika mindre komplicerade flygplatser. Den sökande bestämmer till vilket certifieringsorgan han vill rikta sin ansökan.
- 8B): Förutom behöriga myndigheter har ackrediterade bedömningsorgan rätt att certifiera och övervaka alla flygplatser. Den sökande flygplatsen bestämmer till vilket certifieringsorgan den vill rikta sin ansökan.
- 8C): Enbart ackrediterade bedömningsorgan har rätt att certifiera och övervaka särskilda mindre komplicerade flygplatser.

### *2.9.2 Målgrupp och antalet berörda enheter*

#### 2.9.2.1 Flygplatser, operatörer och leverantörer av marktjänster

Alternativen 8A och 8C kommer att begränsa bedömningsorganens roll till att certifiera de enklare flygplatserna och deras operatörer. I punkt 2.6.2.1 ovan antogs cirka 700 komplexa flygplatser i EU 27+4 öppna för kommersiell lufttrafik av totalt 3 000 som omfattas av förslaget till EU-lagstiftning.

Skillnaden ( $3\ 000 - 700 = 2\ 300$ ) anses vara antalet enklare flygplatser. I **alternativ 8C** kommer dessa 2 300 flygplatser som är öppna för allmän användning **alltid att certifieras av bedömningsorgan**. Samma sak kommer att gälla deras operatörer, vilkas antal, i dessa enklare fall, anses vara detsamma som antalet sådana flygplatser: 2 300.

I **alternativ 8A** har de sökande möjlighet att välja att begära sina certifikat från myndigheten med behörighet för territoriet eller från ett bedömningsorgan som ackrediterats för EU 27+4. Under det första året som den nya policyn gäller beräknas högst 30 procent av de potentiellt intresserade enklare flygplatserna och operatörerna utnyttja denna möjlighet. I det fallet beräknas antalet alltså till 30 procent x 2 300 = **690**.

I **alternativ 8B** kunde alla flygplatser, **också de mest komplexa**, certifieras av bedömningsorgan på begäran (att göra detta obligatoriskt anses vara så orealistiskt att denna teoretiska möjlighet inte ens beaktas i konsekvensbedömningen). Om vi återigen antar att cirka 30 procent av de totalt 3 000 inledningsvis skulle utnyttja denna möjlighet, skulle antalet berörda flygplatser vara cirka 30 procent x 3 000 = **900 (690 enklare och 210 mer komplexa flygplatser)**.

Det totala antalet operatörer av de 3 000 beaktade flygplatserna inom EU 27+4 har beräknats till cirka 2 750 i punkt 2.7.2.3 ovan, men endast 25 av dem driver mer än en flygplats. Så 30 procent av 2 725 operatörer av en enda flygplats skulle kunna utnyttja möjligheten att ansöka hos ett bedömningsorgan = 815. Av de 25 operatörer som driver flera flygplatser anses högst 20 procent (dvs. 5) utnyttja denna möjlighet under de första åren. **Antalet berörda operatörer i alternativ 8B kan därför beräknas till cirka  $815 + 5 = 820$ .**

Leverantörer av marktjänster kommer inte att påverkas direkt, eftersom ingen ytterligare certifiering föreslås för dem<sup>29</sup>.

### 2.9.2.2 Behöriga myndigheter

När det gäller alternativ 8C kommer det inte att förekomma någon kommersiell konkurrens mellan myndigheterna med behörighet för territoriet och bedömningsorganen. De senare skulle därför kunna ackrediteras av samma myndighet. I så fall antas emellertid följande:

- Att staterna inte delegerar behörigheten att ackreditera bedömningsorgan på regional eller lokal nivå. Det maximala antalet berörda myndigheter för ackreditering kommer därför inte att överskrida antalet stater i EU 27+4.
- Inledningsvis beräknas emellertid att bedömningsorgan enbart kommer att finnas i cirka 50 procent av staterna.

Därför **kommer enbart 15 behöriga myndigheter att påverkas i alternativ 8C**. I det här fallet kommer deras engagemang att bli aktivt, eftersom de kommer att ackreditera bedömningsorganen. Byrån kommer inte att vara engagerad.

Tvärtom kommer bedömningsorganen att direkt konkurrera kommersiellt med myndigheterna som är behöriga för territoriet i såväl alternativ 8A som 8B. För att undvika intressekonflikter blir det nödvändigt för byrån att ackreditera sådana organ på central nivå. Detta kommer inte att skapa någon intressekonflikt, eftersom byrån i förslaget till policy inte certifierar flygplatser eller operatörer inom EU 27+4. Men i så fall **kommer byrån att vara direkt engagerad i ackrediteringsprocessen i antingen alternativ 8A eller 8B**.

Följaktligen kommer de bedömningsorgan som ackrediteras av byrån de facto att konkurrera med de lokala myndigheterna i hela Europa. I både alternativ 8A och 8B kommer därför alla de 46 behöriga myndigheterna att engageras passivt.

### 2.9.2.3 Bedömningsorgan

Till och med mitten av augusti 2007 hade 3 organisationer ”erkänts” enligt bilaga 1 till förordning (EG) nr 550/2004 om ”det gemensamma luftrummet”<sup>30</sup>. Under samma period existerade enbart ett meddelat organ (dvs. Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial) i anslutning till direktiv 552/2004 (driftskompatibilitet i ”det gemensamma luftrummet”)<sup>31</sup>.

På databasen ”NANDO”<sup>32</sup> som drivs av GD ENTR fanns det totalt 1 945 meddelade organ den 9 augusti 2007. Antalet potentiella bedömningsorgan för flygplatser skulle därför kunna vara betydligt större än de få enheter som anges i dag i samband med ”det gemensamma europeiska luftrummet”, också om man beaktar att den potentiella marknaden skulle kunna vara i storleksordningen tusentals flygplatser (dvs. betydligt större än antalet ANSP). I NANDO fanns det samma datum 155 meddelade organ som ackrediterats för

<sup>29</sup> Enligt artikel 14 i rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (*EGT L 272, 25.10.1996, s. 36-45*) har medlemsstaterna redan en möjlighet att fordra att den verksamhet som på en flygplats utövas av en tjänsteleverantör eller en användare som bedriver egenhantering ska vara godkänd av en i förhållande till flygplatsens ledningsenhet fristående myndighet.

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

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

<sup>32</sup> <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.main>

lågspänningsutrustning<sup>33</sup>. Den tekniken är mycket lik den teknik som används i en av de viktigaste funktionerna på flygplatser (dvs. flygplatsbelysningen).

På denna förteckning var emellertid cirka ett dussin av de meddelade organen företag vilkas uppdrag var av mer allmän natur, såsom Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Société National de Certification et d'Homologation och TÜV. Andra var tvärtom specialiserade inom det elektriska området.

Avslutningsvis, och om man beaktar den potentiella marknadens dimensioner, antas **cirka 15 organ komma att begära ackreditering för flygplatscertifiering i något av de tre alternativ som diskuteras.**

#### 2.9.2.4 Sammanfattning av berörda enheter

Antalet potentiellt berörda enheter i de olika alternativen presenteras i tabell 51:

ALTERNATIV		Beräknat antal				
Id.	Beskrivning	Flygplatser	Flygplatsoperatörer	Lev. av mark-tjänster	Övervakningsorgan	Myndigheter
8A	Enklare flygplatser, på begäran.	690	690	0	15	46 (passivt) + byrån (aktivt)
8B	Alla flygplatser, på begäran.	900 (690 + 210)	820			
8C	Enklare flygplatser, alltid.	2 300	2 300			15 (aktivt)

**Tabell 51: Antalet enheter som påverkas av bedömningsorganen**

#### 2.9.3 Säkerhetseffekter

Några av de organ som nämns i 2.9.2.3 är sedan flera decennier redan erkända inom kvalitetscertifiering. Inget av dem har emellertid direkt erfarenhet av flygplatscertifiering. Å andra sidan har flygplatsernas operatörer och deras respektive myndigheter byggt upp förtroende, specifika expertkunskaper och ömsesidig respekt, även det under flera år.

Att exakt kvantifiera säkerhetseffekterna av att införa bedömningsorgan är en omöjlighet. De flesta experter är emellertid överens om att regelverket måste förbli tämligen stabilt och inte förändras helt från en dag till nästa om man ska kunna bibehålla de höga säkerhetsnivåer som redan uppnåtts. Därför kan vi åtminstone försöka göra en kvalitativ utvärdering av effekterna av att införa bedömningsorgan inom detta område. Vi antar därför att införandet av bedömningsorgan för de enklare flygplatserna, som i dag ofta inte certifieras, enbart kan förbättra situationen genom en säkerhetskontroll som utförs av tredje part. På dem är under alla omständigheter (t.ex. flygklubbar) trafikvolymen och luftfartygens dimensioner mindre och flygolyckorna mindre allvarliga. Det dyraste alternativet kunde vara att ge bedömningsorganen rätt att certifiera de större flygplatserna, eftersom en sådan process är väl etablerad hos praktiskt taget alla behöriga luftfartsmyndigheter, som också besitter de nödvändiga

<sup>33</sup> Rådets direktiv 73/23/EEG av den 19 februari 1973 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektrisk utrustning avsedd för användning inom vissa spänningsgränser (EGT L 77, 26.3.1973).



expertkunskaperna. Att överlåta till operatörerna av enklare flygplatser att välja kommer dessutom att medge en smidig utveckling av systemet utan någon omfattande instabilitet.

Alternativ 8A (enbart enklare flygplatser på begäran) skulle med andra ord kunna ha vissa fördelar i säkerhetsavseende. Att medge en sådan strategi överallt (dvs. alternativ 8C), också där situationen kanske inte är mogen, skulle tvärtom få en viss negativ effekt. På grund av den otillräckliga erfarenhet som de meddelade organen hittills har samlat skulle alternativ 8B ge en kraftigare negativ effekt. I inget av fallen kommer flygplatsoperatörernas system för säkerhetsledning att påverkas.

Ovanstående resonemang sammanfattas i tabell 52:

Resultatindikatorer som är relevanta för säkerhetseffekten från bedömningsorganen	Poäng för alternativen		
	8A	8B	8C
<b>Bedömningsorganens roll</b>	<b>Enklare flygplatser, på begäran</b>	<b>Alla flygplatser, på begäran</b>	<b>Enklare flygplatser, alltid</b>
Ledningssystem hos operatörer av stora flygplatser.	0	0	0
Flygplatsernas säkerhetsindikatorer (regelverkets stabilitet).	1	-3	-1
<b>TOTALT</b>	<b>1</b>	<b>- 3</b>	<b>- 1</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 3 för säkerhet)</b>	<b>3</b>	<b>- 9</b>	<b>- 3</b>

**Tabell 52: Bedömningsorganens säkerhetseffekt**

Även om det bara handlar om en kvalitativ bedömning visar tabell 52 att alternativ 8B, som kraftigt skiljer sig från dagens regelverk, skulle kunna skapa säkerhetsrisker på grund av den plötsliga instabiliteten. Även 8C kommer att skapa instabilitet, men det alternativets effekter på den totala risken kommer att bli betydligt mindre, eftersom de kommer att vara begränsade till enklare flygplatser som används av små luftfartyg och som mycket sällan används för kommersiellt taxifyg (dvs. operationer med mycket få passagerare). Alternativ 8A kommer tvärtom att få en viss positiv effekt på säkerheten.

#### 2.9.4 Ekonomiska effekter

##### 2.9.4.1 Ackreditering av bedömningsorganen

Att ackreditera (och därefter övervaka) bedömningsorganen är en process som i mycket liknar standardisering av luftfartsmyndigheter. För de senare har uppskattningar av de resurser som krävs redan presenterats i punkt 2.6.4.1 ovan.

Även för sådana ackrediteringsförfaranden antas att det kommer att finnas en allmän övervakningsplan för regelbunden granskning av bedömningsorganen som bygger på ett besök vartannat år (frekvens = 1 : 2 = 0,5 besök/år). Dessutom kan emellertid särskilda inspektioner utföras under speciella omständigheter. Frekvensen antas därför bli 10 procent högre: 0,55.

Sådana besök kunde normalt vara i fem dagar och utföras av ett team av tre inspektörer. Den genomsnittliga insatsen per inspektionsbesök är följaktligen 5 dagar x 7,5 timmar x 3 personer = 112,5 arbetstimmar.

Eftersom frekvensen per år för besöken antas motsvara 0,55, betyder detta (112 x 0,55) att i genomsnitt **cirka 62 arbetstimmar per år krävs för att byrån ska utföra ackrediterings- och det därpå följande övervakningsförfarandet hos ett övervakningsorgan under den tvååriga planeringsperioden.**

Det kommer emellertid även att bli nödvändigt att samordna och förbereda besöken, rapportera resultaten och följa upp alla planer för eventuella korrigerande åtgärder.

Antalet nödvändiga årsarbetstimmar för att ackreditera ett övervakningsorgan uppskattas därför i genomsnitt vara minst tre gånger högre (dvs. en vecka för besöket plus två veckors kontorsarbete) än de 62 timmar som angavs ovan. Därför **krävs det i genomsnitt 62 x 3 = 186 timmar per år för ackreditering av ett bedömningsorgan på flygplatsområdet**, vilket omfattar det faktiska besöket och tillhörande kontorsarbete före och efter besöket.

I punkt 2.9.2.3 ovan uppskattades antalet berörda bedömningsorgan till 15, varför den årliga kostnaden för att ackreditera dem blir totalt

- 186 timmar x 15 bedömningsorgan = cirka 2 790 arbetstimmar/år,
- vilket motsvarar **cirka 2 FTE**.

I **alternativ 8C** kommer dessa 15 bedömningsorgan att ackrediteras och därefter övervakas av **luftfartsmyndigheterna**. Eftersom arbetskostnaden för dem har beräknats till 138 600 euro/FTE kommer den totala kostnaden för dem att vara i storleksordningen **277 200 euro/år**.

I **alternativ 8A och 8B** kommer däremot **byrån** att ansvara för ackrediteringen. För den har arbetskostnaden beräknats till i storleksordningen 150 000 euro/FTE. I ett sådant fall kommer därför kostnaden att vara cirka **300 000 euro/år**.

Men ackrediteringsbesöken kräver även en insats från de granskade organen. I genomsnitt kommer de att anställa en samordnare för var och en av de fem dagar som besöket varar (= 37,5 arbetstimmar). Om man multiplicerar 37,5 med frekvensen 0,55 ger det 20 arbetstimmar per år som ska finansieras av varje bedömningsorgan. Även de organ som ska ackrediteras (eller övervakas efter ackrediteringen) måste emellertid fylla i enkäter och ta fram information. Vi antar därför att de i genomsnitt måste tillbringa dubbelt så mycket tid = 40 arbetstimmar/år för att få ut och underhålla ackrediteringen för flygplatsområdet. Totalt utgör detta för de 15 bedömningsorgan som berörs

- 40 timmar x 15 bedömningsorgan = cirka 600 arbetstimmar/år,
- dvs. cirka 0,5 FTE,
- eller en totalkostnad på cirka 69 300 euro/år om man antar att den genomsnittliga arbetskostnaden blir densamma som myndigheternas i samtliga de 15 berörda organen.

**Kostnaden för ackreditering av bedömningsorganen** för flygplatsområdet kan uppskattas på det sätt som presenteras i tabell 53:

Parameter	För byrån	Totalt för 15 behöriga myndigheter	För 15 bedömningsorgan	TOTALT
<b>Alternativ 8A eller 8B = ackreditering av byrån</b>				
FTE	2	0	0,5	<b>2,5</b>
1 000 euro 2006	300	0	69	<b>369</b>
<b>Alternativ 8C = ackreditering av behöriga myndigheter</b>				
FTE	0	2	0,5	<b>2,5</b>
1 000 euro 2006	0	277	69	<b>346</b>

**Tabell 53: Beräknad kostnad för ackreditering av bedömningsorgan**

Kostnaden för ackreditering av bedömningsorganen ligger därför i storleksordningen 350 000 euro per år, men kostnaden för alternativ 8C (dvs. ackreditering av behöriga myndigheter) skulle kunna vara 6 procent lägre.

#### 2.9.4.2 Flygplatscertifiering

Kostnaden för flygplatscertifiering har beräknats i punkt 2.6.4.2 ovan. För alternativ 3B (dvs. 3 000 som omfattas av EU:s lagstiftning, men 700 stora flygplatser omfattas redan av ett certifieringsförfarande) är den kostnaden:

- 165 FTE och 22 869 000 euro (2006)/år för myndigheterna.
- 52 FTE och 7 207 000 euro för flygplatsoperatörerna.

Ovanstående siffror har beräknats utifrån de 120 arbetstimmar som krävs för att myndigheten ska kunna certifiera en enda flygplats, vilket motsvarar 38 timmars arbete av flygplatsoperatören. Antalet arbetstimmar som krävs (för certifiering eller för årlig inspektion) antas vara tre gånger så stort för de större flygplatserna, dvs. 360 timmar för myndigheten och 114 för operatören. Man bör beakta att 360 timmar/flygplats x 700 flygplatser ger 252 000 timmar, vilket motsvarar cirka 200 FTE, dvs. inte långt från de uppgifter som presenterades i punkt 2.3.3.3 ovan.

Den baslinje utifrån vilken man kan beräkna de ekonomiska effekterna av att utse bedömningsorgan kan sedan presenteras som i tabell 54:

Parameter	För myndigheter	För flygplatsoperatörer	TOTALT
<b>Alternativ 8A = enklare flygplatser, på begäran</b>			
Arbetstimmar/mindre flygplats	120	38	158
Arbetstimmar x 690 mindre flygplatser	82 800	26 220	109 020
FTE	66	21	87
1 000 euro 2006	<b>9 148</b>	2 911	<b>12 059</b>
<b>Alternativ 8B = alla flygplatser, på begäran</b>			
Arbetstimmar/större flygplats	360	114	474
Arbetstimmar x 210 större flygplatser	75 600	23 940	99 540
FTE	60	19	79
1 000 euro 2006	8 316	2 633	10 949
Arbetstimmar/mindre flygplats	120	38	158
Arbetstimmar x 690 mindre flygplatser	82 800	26 220	109 020
FTE	66	21	87
1 000 euro 2006	9 148	2 911	12 059
<b>TOTALT</b>	<b>17 464</b>	5 544	<b>23 008</b>
<b>Alternativ 8C = enklare flygplatser, alltid</b>			
Arbetstimmar/mindre flygplats	120	38	158
Arbetstimmar x 2 300 mindre flygplatser	276 000	87 400	363 400
FTE	219	69	288
1 000 euro 2006	<b>30 353</b>	9 563	<b>39 917</b>

**Tabell 54: Grundkostnad för flygplatscertifiering**

Vi antar sedan att kostnaden för flygplatsoperatören inte förändras, medan bedömningsorganen måste erbjuda priser som ligger cirka 10 procent under de certifieringsavgifter som tillämpas av de behöriga myndigheterna för att ”öppna en ny marknad”. Bedömningsorganen skulle därför kunna ge följande besparingar:

- Cirka 942 000 euro/år (dvs. 10 procent av 9 148 000) för alternativ 8A.
- Cirka 1 750 000 euro/år (dvs. 10 procent av 17 464 000) för alternativ 8B.
- Cirka 3 035 000 euro/år (dvs. 10 procent av 30 353 000) för alternativ 8C.

#### 2.9.4.3 Sammanfattning av ekonomiska effekter

På grundval av slutsatserna i punkterna 2.9.4.1 och 2.9.4.2 ovan kan man sedan göra sammanställningen i tabell 55 för att jämföra de ekonomiska effekterna av de tre alternativen för bedömningsorganens roll:

Beräknad kostnad för en reglering av bedömningsorganen	Tusentals euro (2006)/år		
	8A	8B	8C
<b>Bedömningsorganens roll</b>	<b>Enklare flygplatser, på begäran</b>	<b>Alla flygplatser, på begäran</b>	<b>Enklare flygplatser, alltid</b>
Akreditering av bedömningsorgan	369	369	346
Ledningssystem hos operatörer av stora flygplatser	0	0	0
Ge bedömningsorganen behörighet	- 942	- 1 750	- 3 035
<b>TOTALT</b>	<b>- 573</b>	<b>- 1 381</b>	<b>- 2 689</b>

**Tabell 55: Sammanfattning av ekonomiska effekter av att ge bedömningsorganen behörighet**

Slutsatsen blir att bedömningsorgan ger vissa besparingar i samtliga alternativ. Besparingarna är emellertid små i alternativ 8A, medan de ligger i storleksordningen 1-1,5 miljoner euro/år i alternativ 8B och blir dubbelt så stora i 8C.

De beräkningarna kan sedan översättas till de poäng som presenteras i tabell 56:

Resultatindikatorer som är relevanta för den ekonomiska effekten av att ge bedömningsorgan behörighet	Poäng för alternativen		
	8A	8B	8C
<b>Bedömningsorganens roll</b>	<b>Enklare flygplatser, på begäran</b>	<b>Alla flygplatser, på begäran</b>	<b>Enklare flygplatser, alltid</b>
Akreditering av bedömningsorgan	- 2	- 2	- 1
Ledningssystem hos operatörer av stora flygplatser	0	0	0
Ge bedömningsorganen behörighet	1	2	3
<b>TOTALT</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 2 för ekonomisk effekt)</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

**Tabell 56: Poäng för ekonomiska effekter av att ge bedömningsorgan behörighet**

### 2.9.5 Miljöeffekter

Samtliga de behandlade alternativen betraktas som neutrala vad gäller miljöeffekterna.

### 2.9.6 Sociala effekter

När det gäller de sociala effekterna kan bedömningsorgan med befogenheter skapa nya arbetstillfällen och ersätta arbetstillfällen i de behöriga myndigheterna för certifiering av flygplatser och operatörer. I punkt 2.9.4.2 ovan beräknades att myndigheterna kunde anställa cirka 37 FTE i alternativ 8A för att certifiera de berörda flygplatserna. Om man antar en produktivitetsvinst på cirka 5 procent genom bedömningsorganen, skulle sådana arbetstillfällen ersättas av 35 (dvs. 95 procent av 37) FTE i de aktuella organen.

På samma sätt kunde 97 arbetstillfällen (dvs. 60+37) i myndigheterna ersättas (95 procent) av 92 i bedömningsorganen för alternativ 8B. För alternativ 8C kunde 124 FTE i myndigheterna ersättas (95 procent) av 118 arbetstillfällen i bedömningsorganen.

Dessutom bedöms 2 FTE krävas för inspektörerna som ska ackreditera bedömningsorganen. I alternativen 8A och 8B kommer detta att skapa två nya arbetstillfällen i byrån. I alternativ 8C ska den resursen delas mellan 15 myndigheter:  $2/15 = 0,13$  ytterligare FTE i var och en av dem. Denna siffra är emellertid så låg att den förmodligen kan uppnås genom ett antal organisatoriska arrangemang utan att man skapar några nya arbetstillfällen.

På samma sätt är 0,5 FTE delat med 15 bedömningsorgan (dvs. 0,03 FTE) så lite att det inte kommer att skapa några nya arbetstillfällen.

Inga effekter på arbetstillfällen hos flygplatsernas operatörer beräknas för något av alternativen.

Antalet berörda arbetstillfällen sammanfattas i tabell 57:

Arbetstillfällen	Byrån	Myndigheter	Övervakningsorgan	TOTALT
<b>Alternativ 8A = enklare flygplatser, på begäran</b>				
Ackreditering av bedömningsorgan	2	0	0	2
Certifiering av flygplatser	0	- 37	35	- 2
<b>TOTALT</b>	2	- 37	35	<b>0</b>
<b>Alternativ 8B = alla flygplatser, på begäran</b>				
Ackreditering av bedömningsorgan	2	0	0	2
Certifiering av flygplatser	0	- 97	92	- 5
<b>TOTALT</b>	2	- 97	92	<b>- 3</b>
<b>Alternativ 8C = enklare flygplatser, alltid</b>				
Ackreditering av bedömningsorgan	0	0	0	0
Certifiering av flygplatser	0	- 124	118	- 6
<b>TOTALT</b>	0	- 124	118	<b>- 6</b>

**Tabell 57: Bedömningsorganens effekt på antalet arbetstillfällen**

Alternativ 8A skulle alltså kunna flytta ett antal arbetstillfällen från någon av de behöriga myndigheterna (46 i det aktuella fallet, passiv roll) till något av bedömningsorganen, oavsett de nationella gränserna inom EU 27+4. Det kommer alltså att få en viss positiv social effekt när det gäller att bygga upp den inre marknaden, utan att totalt sett skapa nya eller minska antalet arbetstillfällen.

Även alternativ 8B kommer att bidra till den inre marknaden, men antalet berörda anställda är större än för alternativ 8A. Ännu fler anställda kommer att påverkas i alternativ 8C, med en viss minskning av antalet arbetstillfällen.

Avslutningsvis kan de sociala effekterna av de olika alternativen sammanfattas i tabell 58:

Resultatindikatorer för den sociala effekten av att ge bedömningsorgan behörighet	Poäng för alternativen		
	8A	8B	8C
<b>Bedömningsorganens roll</b>	<b>Enklare flygplatser, på begäran</b>	<b>Alla flygplatser, på begäran</b>	<b>Enklare flygplatser, alltid</b>
Ledningssystem hos operatörer av stora flygplatser	0	0	0
Bygga upp den inre marknaden (dvs. defragmentering)	1	1	1
Byråns personal för regelarbete, standardisering och säkerhetsanalys	1	1	0
Personal i behöriga myndigheter för certifiering och övervakning	- 1	- 2	- 3
Ge bedömningsorganen behörighet	1	2	3
<b>TOTALT</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 2 för social effekt)</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**Tabell 58: Poäng för sociala effekter av att ge bedömningsorgan behörighet**

#### 2.9.7 Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet

Samtliga de analyserade alternativen kommer att få vissa positiva effekter vad gäller harmonisering av luftfartslagstiftningen med den ”nya strategin”.

#### 2.9.8 Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ

Enligt den metod som beskrivs i punkt 2.1.2 och de poäng som tilldelats i punkterna 2.9.3-2.9.7 ovan kan följande matris för en analys med flera kriterier ställas upp:

Viktad poäng för alternativen till bedömningsorgan		8A	8B	8C
Påverkad faktor	Viktning	Enbart enkla flygplatser, på begäran	Alla flygplatser, på begäran	Enbart enkla flygplatser, men alltid
Säkerhet	3	3	-9	-3
Ekonomi	2	-2	0	4
Miljö	3	0	0	0
Sociala förhållanden	2	4	4	2
För övriga bestämmelser	1	1	1	1
<b>VIKTAD SLUTSUMMA</b>		<b>6</b>	<b>- 4</b>	<b>4</b>

**Tabell 59: Multikriterieanalys för bedömningsorganen**

Av tabellen framgår att alternativ 8B verkar få negativ effekt. Av de återstående två får alternativ 8A högre poäng än 8C.

Framför allt verkar 8A överträffa 8C vad gäller säkerhet och sociala förhållanden, medan det verkar leda till färre ekonomiska besparingar (försumbart för 8A och i storleksordningen – 2,5 miljoner euro/år för 8C).

Därför har byrån inkluderat alternativ 8A (dvs. bedömningsorganen får behörighet att certifiera enklare flygplatser och flygplatsoperatörer, om det begärs av de sökande) i sitt yttrande.

## **2.10 Analys av effekterna för personal inom räddning och brandbekämpning (RFFS)**

### *2.10.1 Alternativ*

Följande alternativ för utbildning, kvalificering, professionell behörighet och hälsotillstånd för personal inom räddnings- och brandbekämpningstjänster angavs i punkt 2.5.2 ovan:

- 2A): RFFS-anställda regleras generellt och inte särskilt för luftfart.
- 2B): Som 2A, plus särskilda system för behörighet inom luftfart och hälsokrav.
- 2C): RFFS-personal regleras även genom gemensamma luftfartsregler som förvaltas av behöriga myndigheter, framför allt vad gäller hälsa.

### *2.10.2 Målgrupp och antalet berörda organisationer*

Samtliga operatörer (dvs. cirka 1 750) av de 3 000 flygplatser som omfattas av den föreslagna EU-lagstiftningen kommer att påverkas, och samtliga behöriga myndigheter eller bedömningsorgan. Byrån beräknas inte komma att spela någon roll i samband med förvaltning eller kontroll av mänskliga resurser.

För närvarande finns det emellertid varken ICAO- eller EU-krav för antalet RFFS-anställda. Därför kan inga pålitliga beräkningar av deras antal presenteras.

### *2.10.3 Säkerhetseffekter*

Luftfartsmiljön är mycket speciell, såväl på grund av flygplatsernas utformning som luftfartygen själva. I en nödsituation måste RFFS-fordonen kunna förflytta sig snabbt och säkert och omedelbart hitta rätt väg på flygplatsen. De kommer sedan att ställas inför bränder som omfattar speciell luftfartsmateriel, eller behöva öppna eller tränga in i flygplanskroppen. RFFS-personalen måste få grundlig (och regelbundet återkommande) utbildning för sådana uppgifter, förutom sin grundutbildning som medlemmar av brandkårer. Alternativ 2A kan inte uppfylla de kraven, men det kan 2B och 2C. Alternativ 2A kommer dessutom att innebära en tillbakagång jämfört med nuvarande situation, där ett antal stater faktiskt har offentliggjort krav för de RFFS-anställda vid flygplatser.

Att anta gemensamma regler för RFFS och tillhörande personal på EU 27+4-nivå enligt alternativ 2B och 2C kommer också att få en positiv effekt på säkerheten, tack vare gemensamma regler, samtidigt som detta även kunde bidra till att utveckla Annex 14 i ICAO-konventionen i denna fråga. De fördelarna kommer inte att uppnås genom alternativ 2A. Sammanfattningsvis kan säkerhetsaspekterna för de tre alternativen presenteras som framgår av tabell 60:



Resultatindikatorer för säkerhetseffekten av att reglera RFFS-personal	Poäng för alternativen		
	2A	2B	2C
	Inga luftfartskrav	Luftfartskrav	RFFS-personal certifieras av myndigheterna
Införande av gemensamma genomföranderegler	0	1	1
Utveckling av Annex 14 i ICAO-konventionen	0	1	1
Kompetenssystem för flygplatsernas personal	- 3	3	3
<b>TOTALT</b>	<b>- 3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>VIKTAD SLUTSUMMA (poäng x 3 för säkerhet)</b>	<b>- 9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

**Tabell 60: Säkerhetseffekter av alternativen för RFFS-personal**

Av ovanstående tabell 60 framgår att alternativ 2A inte uppfyller säkerhetskraven, medan både 2B och 2C skulle uppnå dem i lika hög grad.

#### 2.10.4 Ekonomiska effekter

I frånvaro av ett beräknat antal berörda RFFS-anställda kan bara en kvalitativ strategi tillämpas för att beräkna de ekonomiska effekterna av de tre alternativ som diskuteras.

Vi antar därför att alternativ 2A inte kommer att skapa några ytterligare kostnader (poäng = 0, dvs. neutralt).

Alternativ 2B kommer däremot att få begränsad effekt i de få fall när särskilda luftfartskrav för RFFS-personal inte tillämpas i dag (poäng = - 1).

Slutligen kommer alternativ 2C att få de kraftigaste negativa ekonomiska effekterna, eftersom ytterligare kontorsarbete kommer att krävas av de behöriga myndigheterna för att tillämpa det (poäng = - 2).

I enlighet med den metod som beskrivs i punkt 2.1.2 ovan måste samtliga de tre poängen ovan multipliceras med en "viktning" på 2 vilket ger följande "viktade" poäng:

- Alternativ 2A (dvs. inga luftfartskrav): "viktad" poäng 0.
- Alternativ 2B (dvs. luftfartskrav under flygplatsoperatörens ansvar): "viktad" poäng -2.
- Alternativ 2C (dvs. luftfartskrav under den behöriga myndighetens ansvar, inklusive certifiering av RFFS-personal): "viktad" poäng -4.

#### 2.10.5 Miljöeffekter

Samtliga de tre behandlade alternativen betraktas som neutrala vad gäller miljöeffekterna.

#### 2.10.6 Sociala effekter

Om en licens skulle utfärdas av myndigheterna ökar risken för arbetslöshet kraftigt vid en förlust (också tillfällig) av yrkesbehörighet eller godkänt hälsotillstånd. Alternativ 2C får därför kraftigt negativa poäng i sociala termer (poäng - 3 x "vikt" 2 = - 6).

Alternativ 2A (dvs. inga specifika luftfartskrav) bedöms bli neutralt i socialt avseende (poäng = 0).

Alternativ 2B slutligen beräknas få betydande sociala effekter, eftersom det förbättrar arbetets kvalitet och yrkesmässiga substans, samtidigt som det skapar vissa arbetstimmar för utbildning och realistiska övningar (poäng 2 x ”vikten” 2 = 4).

#### 2.10.7 Effekter för andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet

Inget av de tre alternativ som behandlas kommer att få några effekter på andra luftfartskrav utanför EASA:s nuvarande behörighet.

#### 2.10.8 Multikriterieanalys och rekommenderat alternativ

Enligt den metod som beskrevs i punkt 2.1.2 och de poäng som tilldelats i punkterna 2.10.3-2.10.7 ovan kan följande matris för en analys med flera kriterier ställas upp:

Viktad poäng för alternativen avseende RFFS-personal		2A	2B	2C
Påverkad faktor		Inga luftfartskrav	Luftfartskrav	RFFS-personal certifieras av myndigheterna
	Viktning			
Säkerhet	3	- 9	15	15
Ekonomi	2	0	- 2	- 4
Global driftskompatibilitet	1	- 3	3	1
Miljö	3	0	0	0
Sociala förhållanden	2	0	4	- 6
Effekt på andra luftfartsregler	1	0	0	0
<b>VIKTAD SLUTSUMMA</b>		<b>- 12</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

**Tabell 61: Multikriterieanalys för RFFS-personal**

Av tabellen framgår att alternativ 2A verkar få kraftigt negativ effekt. Av de återstående två får alternativ 2B cirka tre gånger så höga poäng som 2C.

Framför allt fick alternativ 2B betydligt högre poäng än 2C för sociala effekter och vad gällde global driftskompatibilitet.

Därför har byrån tagit med alternativ 2B (dvs. särskilda yrkesmässiga och hälsomässiga krav för RFFS-personal under flygplatsoperatörens ansvar) i sitt yttrande.

### 3. Slutsatser

Efter att ha granskat effekterna av samtliga alternativ mot de särskilda målen för den föreslagna politiken vad gäller säkerhet, ekonomiska effekter, global driftskompatibilitet, miljöeffekter och sociala effekter, samt i förhållande till andra politiska program (t.ex. ”den nya strategin” eller ”det gemensamma europeiska luftrummet”) föreslår byrån i sitt yttrande följande alternativ:

- Alternativ 3B (se punkt 2.6 ovan) för omfattningen av EU:s lagstiftning om flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet (dvs. alla flygplatser öppna för allmän användning ska omfattas av gemensamma EU-regler), eftersom det alternativet fick dubbelt så höga poäng för säkerheten, är det billigaste alternativet och skulle kunna skapa ett stort antal nya kvalificerade arbetstillfällen i den privata sektorn hos flygplatsernas operatörer och leverantörer av marktjänster.
- Alternativ 4C (se punkt 2.7 ovan) för reglering av flygplatsernas utrustning (dvs. särskilda regler och/eller ETSO och certifiering av konstruktion av flygplatsernas utrustning, när det krävs av säkerhetsskäl, bestämmelser för konstruktions- och produktionsorganisationer, förklaring om överensstämmelse för den tillverkade utrustningen som undertecknas av tillverkaren, montering på plats, drift eller användning och underhåll på flygplatsoperatörens ansvar, som kontrolleras under flygplatsens certifieringsprocess: dvs. ingen separat kontrollförklaring), eftersom det alternativet fick betydligt högre säkerhetspoäng än 4A, eftersom det valda alternativet 4C kunde lägga grunden till en bättre miljöledning vid flygplatserna och eftersom det skulle kunna förbättra arbetstillfallen kvaliteten och kvantiteten i organisationerna som konstruerar och tillverkar flygplatsutrustning, samtidigt som det är billigare än alternativ 4B.
- Alternativ 7C (se punkt 2.8 ovan) för certifiering av flygplatsoperatörer (dvs. möjligheten att vid behov begära ett ”ett gemensamt certifikat” på företagsnivå för operatörer som förvaltar flera olika flygplatser och som har inrättat centrala funktioner för säkerhetsledning, kvalitetsledning och internrevision), eftersom det fick dubbelt så höga poäng som alternativ 7B, framför allt vad gällde sociala aspekter, och eftersom det varken leder till en minskning av antalet arbetstillfällen eller tvingar någon flygplatsoperatör att omorganisera sitt företag. Alternativ 7C kommer dessutom att få en positiv ekonomisk effekt (dvs. ge vissa besparingar).
- Alternativ 8A (se punkt 2.9 ovan) för bedömningsorganens roll (dvs. ge bedömningsorgan som ackrediterats av byrån behörighet att certifiera de minst komplexa flygplatserna och deras operatörer, men att i sådana fall låta de sökande välja mellan att skicka in sina ansökningar till den behöriga luftfartsmyndigheten eller till ett bedömningsorgan), eftersom det fick minst dubbelt så höga poäng som övriga alternativ och eftersom alternativ 8A framför allt hade betydligt högre poäng än 8C vad gäller säkerhet och sociala faktorer, samtidigt som det ger vissa ekonomiska vinster, även om de är marginella.
- Alternativ 2B (se punkt 2.10 ovan) för räddnings- och brandbekämpningspersonalen (dvs. upprättandet av särskilda luftfartskrav för deras yrkeskompetens och hälsotillstånd, som ska styrkas på flygplatsoperatörens ansvar), eftersom det generellt sätt fick cirka tre gånger så höga poäng som alternativ 2C, förutom att uppvisa goda poäng vad gällde säkerheten. Framför allt fick alternativ 2B betydligt högre poäng än 2C för sociala effekter och vad gällde global driftskompatibilitet.

Ovanstående förslag ligger också i linje med de ståndpunkter som framförts av många myndigheter/förvaltningar och av näringslivet i de omfattande samråden (se punkt 2.2.2 ovan) och som framför allt framkommer i de 3 010 kommentarerna till NPA 06/2006 och de 103 reaktionerna på tillhörande CRD.

En kombination av de fem valda alternativen, som i tur och ordning inkluderats i byråns yttrande i ämnet, kan ge de effekter som sammanfattas i tabell 62:

Effekt		Valt alternativ					TOTALT	
		EU-lag-stiftningens omfattning	Flygplats-utrustning	Certifierings-processen	Bedömnings-organ	RFFS-personal		
		3B	4C	7C	8A	2B		
Punkt	Enhet	3 000 flygplatser öppna för allm. anv.	Verifiering del av certifiering	Ett gemensamt certifikat, frivilligt	Enklare på begäran	Luftfarts-krav		
Säkerhet		Viktad poäng	57	12	0	3	15	<b>87</b>
Ekonomi	För byrån	1000 euro/år	2 850	0	0	300	0	<b>3 150</b>
	<b>TOTALT</b>	1000 euro/år	30 181	0	- 8 693	- 573	Ej beräknat	<b>20 915</b>
Miljö		Viktad poäng	0	3	0	0	0	<b>3</b>
Socialt	Byrån	Arbets-tillfällen	19	0	0	2	Ej beräknat	<b>21</b>
	Myndigheterna		107	0	- 3	- 37		<b>67</b>
	<b>Delsumma, off. sektor</b>		<b>126</b>	<b>0</b>	<b>- 3</b>	<b>- 35</b>		<b>88</b>
	Bedömnings-organ		0	0	0	35		<b>35</b>
	Flygplats-operatörer		159	0	- 60	0		<b>99</b>
	Leverant. av marktjänster		245	0	0	0		<b>245</b>
	Konstruktion och tillverkning av flygplats-utrustning		0	0	0	0		<b>0</b>
	<b>Delsumma, privat sektor</b>		<b>404</b>	<b>0</b>	<b>- 60</b>	<b>35</b>		<b>379</b>
	<b>TOTALT</b>		<b>530</b>	<b>0</b>	<b>- 63</b>	<b>0</b>		<b>467</b>
Om övriga krav		Viktad poäng	0	0	2	1	0	<b>3</b>

**Tabell 62: Sammanfattning av effekterna av byråns förslag**

Inget av de fem alternativ som valts hade någon negativ inverkan på säkerheten. Tvärtom hade fyra av dem (dvs. 3B, 4C, 8A och 2B) de högsta poängen för säkerhet jämfört med övriga alternativ. Enda undantaget är alternativ 7C ("ett gemensamt certifikat"), eftersom inget alternativ bedömdes få någon effekt alls på säkerheten.

Kostnaden för att utvidga byråns behörighet till att även omfatta en reglering av flygplatsernas säkerhet och driftskompatibilitet uppskattades i den preliminära konsekvensbedömningen 2005 till mellan 4,4 och 6,5 miljoner euro (2005)/år (enbart för arbetskostnader och indirekta kostnader inom byrån, utan att man tog hänsyn till kostnaden för intressenterna, men för såväl flygledningstjänster som flygplatser). I den konsekvensbedömning som presenteras här beräknade byrån direkta tillkommande kostnader på 3 150 000 euro/år, vilket är cirka hälften av den preliminära beräkning som nämndes ovan. Detta kommer knappast som en överraskning, eftersom denna RIA enbart avser flygplatser, inte flyglednings- och flygtrafiktjänster. Kommissionens enheter hade räknat om dessa kostnader under 2006 till cirka 7,5 miljoner euro/år (inte bara för byråns direkta kostnader, utan för samtliga berörda parter, om man utgår från att 1 500 flygplatser omfattas av EU-lagstiftningen). I denna konsekvensbedömning beräknas kostnaden till totalt närmare 21 miljoner euro/år (dvs. cirka 3 miljoner euro för byråns tillkommande årliga kostnader och resten för övriga berörda parter), vilket bekräftar att analysdjupet för den tidigare analysen varit proportionellt. Man bör emellertid hålla i åtanke (se punkt 2.3.1.9 ovan) att den beräknade kostnaden för flyghaverier och tillbud på grund av flygplatsfaktorer (infrastruktur, utrustning, drift) för EU 27+4 totalt uppgår till cirka 1 164 000 000 euro (2006)/år: dvs. 125 gånger så mycket. Om byråns förslag skulle leda till att säkerheten ökade med enbart två procent (dvs. 23 280 000 euro/år) skulle detta alltså vara av samma storleksordning som den beräknade totalkostnaden för den föreslagna åtgärden.

Dessutom kommer den föreslagna åtgärden att lägga grunden till möjliga miljö fördelar i framtiden.

I sociala termer skulle den föreslagna åtgärden kunna skapa cirka 530 ytterligare arbetstillfällen i EU 27+4, av vilka 21 i byrån, 67 i de behöriga myndigheterna och resten inom den privata sektorn, förutom att bidra till att utveckla den inre marknaden och arbetskraftens rörlighet.

Slutligen skulle den föreslagna policyn även kunna bidra till en bättre samordning av reglerna för flygplatsernas säkerhet och driftskompatibilitet, inte bara med EASA:s grundförordning (EG) nr 1592/2002, utan också med ”den nya strategin” och ”det gemensamma europeiska luftrummet”.

På grundval av denna konsekvensbedömning anser byrån därför att en utvidgning av EASA:s behörighet till att även omfatta flygplatsers säkerhet och driftskompatibilitet är motiverad, framför allt vad gäller säkerhet, sociala faktorer och ekonomiska vinster. Byrån föreslår därför att kommissionen inleder de aktiviteter som krävs för att kunna lägga fram ett lagstiftningsförslag som kan behandlas i medbeslutandeförfarandet under 2008.